THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
V E
1892

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

1892.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1892.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, B. Ausland. — III. Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücher- und Kartenschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich usw.

(Div. = Dividende. GB. = Geschäftsbericht. GV. = Generalversammlung.)

Abrufen oder Abmelden der Züge. 41, 433.
Achsbruchstatistik. 96, 957.
Aluminium. 47, 498.
Ausbildung der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten. 43, 449. 45, 467. 74, 743. (Siehe auch Individualität, Vorbildung und Werth der Persönlichkeit.)
Berglokomotive (neue). 55, 576.
Berliner elektrische Hochbahn. Entwurf. 20, 216. 74, 749. 84, 844.
„ „ Untergrundbahn. Entwurf. 5, 39. 7, 65.
„ Kohlenzufuhr in 1891. 14, 149.
„ Omnibus-Ueberführung zwischen einzelnen Bahnhöfen. 82, 821.
„ Pferdebahn (Grosse). 22, 236. 26, 277.
„ Vorortverkehr. 34, 362.
Berlin-Montevideo. Tagebuchblätter. 87, 867. 88, 877. 89, 887. 91, 903. 93, 923. 94, 931.
Blocksignal von Hall 48, 506.
Bosnische Schmalspurbahnen und System Decauville. 70, 705.
Bremsen. Versuche mit Westinghouse- und Newyork-Luftbremsen. 32, 339.
Brücken (höchste) der Welt. 40, 432.
Buresch, Geh. Oberbaurath †. 30, 322. 53, 556.
Cholera. Maassnahmen verschiedener Regierungen. 76, 768.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
„ Hauptversammlung. 46, 482.
„ Kundmachungen. 20, 214/215. 24, 256. 73, 739. 92, 916.
Düsseldorfer Eisenbahn-Bedarfsgesellschaft. 86, 862.
Eichler, Freiherr v., †. 102, 1007.
Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten. 20, 209. 31, 325. 37, 391.
Eisenbahntarife. Vertragsmässige Festlegung derselben. 58, 599.
Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Schweden-Norwegen. 22, 235.
Eisenbahnwesen. Rückblick auf die Entwickelung desselben. 80, 799. 81, 807. 82, 817.
Eisenkonstruktionen. Prüfung u. Unterhaltung derselben bei der Preuss. Staatsbahnverwaltung. 92, 913.
Elektrischer Betrieb auf Vollbahnen 77, 773. 90, 893.
Fahrkartensystem (neues). Vorschläge für Einführung eines solchen. 36, 377. (Bedenken dagegen. 46, 475.) 57, 589.
Fahrpläne. Ersparnisse bei denselben. 48, 499.
Fahrscheinhefte (zusammenstellbare). 30, 318.
Gintl, Regierungsrath †. 54, 561.
Güterbeförderung. Zur Reform derselben. 19, 199. 22, 231.
Güterwagen. Erhöhung der Tragfähigkeit. 69, 698. 84, 839.
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-A.-G. 60, 623.
Individualität. Werth derselben im Eisenbahnbetriebe. 3, 17.
Interkontinentale Eisenbahn zwischen Nord- und Südamerika. Projekt. 68, 685.
Internationale Fahrplankonferenz. 46, 482. 61, 627. 100, 993. 102, 1005.
Internationaler Binnenschifffahrts-Kongress. 36, 387.
Internationaler Eisenbahnkongress in St. Petersburg. 42, 440. 101, 997.
Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. 37, 394.
Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.
„ IX. Fracht und Tarif. 7, 63.
„ X. Lieferfristen. Transporthindernisse. Sonn- und Feiertage. 21, 219.
„ XI. Zoll-, Steuer- und Polizeisachen. 26, 271.
„ XII. Haftungsgrundsätze. 40, 419. Berichtigung. 41, 438.
„ Vereinbarung erleichternder Vorschriften für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände. 46, 478. 48, 503.
„ Routenvorschrift des § 51 des Uebereinkommens betr. 67, 681.
„ Auswechselung der Ratifikationsurkunden. 78, 783.
Jahreswende. 1, 1. 102, 1003.
Kilometerzonen-Staffeltarif für den Personenverkehr. 72, 723. 96, 951.
Kleinbahnen. 17, 177. 21, 228. 24, 253. 35, 369. (Siehe auch bei Preussen Allgemeines u. Parlamentarisches.)
Kosten eines Personen- und eines Güter-Tonnen-Kilometers. 25, Beiblatt.
Kuppelung (Normale Sicherheits-). 46, 477.
Kurvenwiderstände. 100, 989.
Ladegewicht. Erhöhung bei den Güterwagen. 84, 839.
Landwirthschaftliche Industriebahn der Mezöhegyeser Staatsgestüts-Güter. 90, 894.
Linienführung elektrischer Stadtbahnen. 56, 580. 73, 733.
Lokalbahnbau. Finanzielle Sicherstellung desselben in Oesterreich. 86, 857.
Lokalbahnen in Steiermark. 53, 549. 54, 559.
Lokalbahnwesen. Zur Organisation desselben in Oesterreich. 83, 827. 85, 847.
Lokomotivbetrieb mit mehrfachen Mannschaften. 33, 347. 62, 633. 71, 715.
Markensystem im Personenverkehr. 4, 29. (Berichtigung. 6, 62.) 17, 179. (Siehe auch Fahrkartensystem.)
Militärisches. Benutzung der Eisenbahnen für taktische Zwecke. 18, 189.
Mitteleuropäische Handels- und Zollverträge. 2, 11. 11, 109. 16, 167.
Mitteleuropäische Zeit. Einführung in Deutschland. 43, 451. 51, 531.
„ „ in Süddeutschland. 20, 216. 24, 255. 39, 417.
„ „ in Norddeutschland. 28, 298.
Nebenbahnen. 24, 253. (Siehe auch Kleinbahnen.)
Neigungszeiger (neuer). 62, 637.
Normal-Sicherheitskuppelung. 46, 477.
Oberbau der Preuss. Staatsbahnen. 1, 3.
Orientalischer Eisenb.-Verband. 38, 402.
Orientirung der Reisenden in den Bahnhöfen. 97, 963.
Personenverkehr. Markensystem. 4, 29. 17, 179.
„ Neues Fahrkartensystem. 36, 377. 46, 475. 57, 589.
„ Kilometerzonen-Staffeltarif. 72, 723. 96, 951.
Petroleum (Chenhall's). 44, 466.
„ als Heizmaterial. 51, 537.
Petroleumeinfuhr über die Weserhäfen. 59, 607. 60, 617.
Reorganisation der Preuss. Staatsbahnverwaltung. 79, 787.
Rettungswesen auf den Eisenbahnen. 9, 89. 10, 101. 30, 317.
Scheibenräder (schmiedeeiserne). 93, 928.
Schmalspurbahnen. Volkswirthschaftliche Bedeutung derselben. 68, 693.
„ in Ungarn. 73, 737. 76, 763.
Spaniens Handelspolitik. 55, 569.
Stadtbahnen. Zur Frage derselben. 15, 156. 47, 497.
„ (elektrische). Linienführung derselben. 56, 580. 73, 733.
Strassenbahn mit kompr. Luft. 95, 940.
Tertiärbahnen (siehe Kleinbahnen).
Tolnay, Ludwig von. 73, 742.
Tragfähigkeit der Güterwagen. 69, 698. 84, 839.
Transandinobahn. 63, 643. 64, 651.
Unteroffizierfrage u. Staatsbahnverwaltung. 52, 539.
Verbundlokomotiven. 10, 106. 21, 227. 77, 778.
Verdeutschungen. 46, 477.
Vereine. Centralverein zur Hebung der Deutschen Fluss- u. Kanalschifffahrt. 18, 194.
„ Elektrotechnischer Verein in Berlin. 86, 862.
„ Klub Oesterr. Eisenbahnbeamten. 17, 182. 25, 267. 40, 426. 87, 874.
„ Preuss. Beamtenverein in Hannover. 56, 583.

„ Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen siehe S. VIII.
„ Verein Deutscher Ingenieure. 53, 557.
„ Verein für Eisenbahnkunde. Jubiläum. 80, 799. 81, 807. 82, 817. 84, 841.
„ „ Sitzungen desselben. 10, 104. 20, 218. 25, 268. 33, 357. 43, 456. 82, 825. 95, 940.
Vereins-Betriebs-Reglement. 95, 941. 96, 955.
Verkehrsordnung und Betriebsreglement für die Bahnen Oesterr.-Ungarns. 98, 973. (Siehe auch unter Deutschland bezw. Oesterreich-Ungarn.)
Vorbildung der Eisenbahnbeamten. 22, 232. 34, 359.
Wagen-Leerläufe. Verminderung derselben. 9, 92.
Wagen-Leihgesellschaft, Allgem. GB. 21, 223.
„ Erste. GV. u. GB. 31, 332.
„ Internationale. GV. 17, 183.
Wagenmiethe-Abrechnung. Vereinfachung derselben. 28, 295.
Wagen mit grossem Ladegewicht. 69, 698. 84, 839.
„ Zollsichere Einrichtung im internationalen Verkehr. 24, 255.
Wahl der Richtungslinie von Eisenbahnen. 23, 239.
Weltausstellung in Chicago. 3, 27. 18, 196. 33, 358. 36, 389. 50, 525.
Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe u. die Erziehung u. Eignung der Eisenbahnbeamten. 8, 77. 10, 99. 13, 133. 29, 305.
Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internat. Verkehr. 24, 255.
Zoll- und Steuervorschriften im Verkehr nach Schweden. 62, 635.
Zugbelastung. Einfluss auf die Betriebskosten. 20, 209. 31, 325. 37, 391.
Zuggeschwindigkeit. Grenze derselben. 29, 313.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Alföld-Fiumaner E. GB. 32, 344.
Allgem. Lokal- u. Strassenbahn-Gesellschaft. Aktienkapital. 68, 689.
Altdamm-Colberger E. GV. 18, 193.
„ GB. 52, 543.
„ Langenhagen i/Pom. Abfertigungsbefugnisse. 52, 543.
„ Altdamm-Gollnow verpachtet. 54, 562.
Altenburg-Zeitzer E. GB. 46, 479.
Asch-Rossbacher E. GB. 44, 464.
Aussig-Teplitzer E. GB. 29, 312.
„ GV. 34, 364.
„ Stationseröffnung. 38, 402.
Badische Staatsbahnen. GB. 9, 93.
„ Gepäckfracht-Ermässigung. 48, 504. 52, 543.
„ Personalnachrichten. 28, 303. 38, 408.
Bárcs-Pakrácser E. GB. 55, 572.
Battaszék-Dombovár-Zákányer E. (siehe Donau-Draubahn).
Bayern. Eisenbahnbudget. 8, 78.
„ Eisenbahnrath. Beschlüsse. 28, 299. 66, 672.
„ Gesetze, betr. Eisenbahnbauten. 4, 35. 6, 54. 7, 71. 46, 480.
Bayerische Staats-E. Abfertigungsbefugnisse der Stationen. 96, 958.
„ Betriebsergebnisse der Lokalbahnen. 76, 765.
„ „ der Hauptbahnen. 92, 917.
„ Eisenbahnbausektionen. 70, 710.
„ Eröffnung von Strecken:
„ „ Cham-Kötzting. 56, 581.
„ „ Forchheim-Höchstadt a. A. 90, 897.
„ „ Günzburg a. D. - Krumbach-Hürben. 70, 709.
„ „ Hassfurt-Hofheim. 22, 235; Beschreibung der Trasse. 38, 399.
„ „ Röhrnbach-Freyung. 82, 820.
„ Lokalbahnzuschläge. 98, 979.
„ Personalnachrichten. 24, 262. 32, 345. 49, 518. 60, 626. 82, 826. 96, 961.
„ Rückfahrkarten. 48, 504.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 4, 34. 22, 235.
„ Traunstein-Trostberg dem O.-B.-A. Rosenheim unterstellt. 72, 730.
Békéser Lokal-E. GV. 63, 649.
Biharer Lokal-E. GB. 51, 534.
Bockwaer E. GB. 30, 319.
Böhmische Kommerzialbahnen. GV. u. GB. 42, 444.
„ Zonentarif. 7, 75.
Böhmische Nordbahn. GB. 99, 987.
Böhmische Westbahn. GV. 36, 385.
„ Projektirte Verstaatlichung. 63, 649.
„ Stationseröffnungen. 31, 337.
Bosnabahn. GB. für 1891. 99, 987.
Bosnisch-Herzegowinische Staats-E. GB. für 1891. 99, 987.
Bozen-Meraner E. GB. 51, 534.
„ Aenderung d. Konzessionsurkunde. 73, 740.
Braunschweigische Landes-E. GB. 41, 437.
„ Stationsnamen-Aenderung. 29, 299.
Bregthalbahn. Eröffnung. 84, 843.
Breslau-Warschauer E. GB. 28, 299. 37, 393.
„ Projektirter Weiterbau der Bahn. 82, 821.
Brölthaler E. Betriebseröffnungen. 8, 84. 12, 128. 66, 671.
„ Div. 41, 437.
Brünner Lokalbahn. GV. 32, 344.
Budapester Lokalbahn. GB. 32, 344.
Budapest-Lajos-Mizser Lokal-E. GV. 55, 572.
Budapest-Szt. Lörinczer Lokal-E. GV. 27, 287.
Bukowinaer Lokalbahnen. GV. 49, 512.
Buschtêhrader E. Bahnhof Reitzenhain. 34, 364.
„ GV. 40, 427.
„ Königsberg-Tirschnitz 2. Geleis. 38, 402.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 40, 426. 69, 702.
Crefelder E. GB. 60, 622.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn. GB. 33, 352.
Dampftramway-Gesellsch. (vorm. Krauss & Cie.). 49, 513.

Deutsches Reich.

1. Allgemeines.

„ Bahneröffnungen in 1891. 8, 80.
„ „ im I. Halbjahr 1892. 57, 590. (Siehe auch unter Betriebsergebnisse.)
„ Bahnnetz Deutschlands am 1/4. 92. 41, 435.
„ Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen. 37, 392. 62, 634. 80, 802.
„ Bahnpolizei-Reglement (siehe Betriebsordnung).
„ Bau neuer strategischer Bahnen. 26, 275. 28, 298.
„ Bestimmungen über die Befähigung der E.-Betriebsbeamten. 37, 392. 62, 634. 80, 802.
„ Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im November 1891 bis Oktober 1892. 2, 14. 10, 103. 18, 192. 28, 298. 37, 392. 43, 452. 52, 542. 60, 621. 68, 688. 78, 783. 88, 880. 96, 957/958.
„ Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen. 37, 392. 62, 634. 80, 802.
„ Betriebsreglement f. d. Eisenbahnen Deutschlands. Ergänzungen u. Abänderungen des § 48 u. der Anlage D. 14, 148. 20, 214. 33, 351. 45, 470. 54, 562. (Siehe auch Verkehrsordnung.)
„ Cholera. Maassnahmen gegen deren Verbreitung. 70, 709. 72, 729.
„ Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband (siehe unter I).
„ Deutscher Handelstag. Beschlüsse. 6, 60.
„ Eisenbahnbrücken. Ueberbauten mit tragenden Konstruktionstheilen aus Eisen. Umbau. 86, 861
„ Entwickelung der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen. 90, 896.
„ Fahrpläne (Aushang-). 18, 193.
„ Fernsprechwesen. 54, 563.
„ Frachtbriefe. Beschaffenheit des Papiers. 82, 819.
„ Güterbewegung auf d. Eisenbahnen in 1891. 43, 454.
„ Handels- u. Zollverträge. 1, 5. 2, 11.
„ Handelsverkehr Deutschlands in 1891. 58, 601.
„ Kanäle. Verbesserung derselben in Elsass-Lothringen. 26, 277.
„ „ Elbe-Travekanal. 24, 257. (Siehe auch Preussen.)
„ Levanteverkehr. 50, 524. 94, 937. 100, 993.
„ Normen für den Bau u. die Ausrüstung der Hauptbahnen. 37, 392. 62, 634. 80, 802.
„ Personalnachrichten. 52, 548. 73, 742. 78, 785. 84, 842.
„ Personenverkehr und Betriebseinschränkung im September. 86, 860.
„ Reichs-Eisenbahnamt. Etat für 1893/94. 94, 936.
„ Reichspost u. Eisenbahnen. 67, 677.
„ Reichstagsverhandlungen, betr. Eisenbahnwesen. 6, 58. 8, 82. 14, 147.
„ Signalordnung. 37, 392, 62, 634. 80, 802.
„ Sonntagsruhe. 88, 880.
„ Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. 33, 348.
„ Statistik d. Güterbewegung. Kohle. 12, 123. Getreide u. Mehl. 14, 143. Eisen. 15, 153.
„ Tarifkommission, ständige. 68, 688. 72, 728.
„ Telegraphen u. Fernsprechwesen. Stand desselben. 3, 27.
„ „ Gesetzentwurf. 18, 193. 20, 216.
„ Unfälle im November 1891 bis Oktober 1892. 8, 84. 14, 148. 24, 255. 33, 351. 39, 413. 48, 503. 56, 581. 62, 634. 74, 748. 82, 820. 92, 916. 100, 992.
„ Unfallmeldungen. 20, 215. 92, 916.
„ Verkehrsordnung f. d. Eisenbahnen Deutschlands. 18, 192. 33, 351. 35, 373. 46, 477. 92, 916. 98, 973. 99, 982.
„ Verspätungen im Jahre 1891. 24, 255.
„ „ im Januar bis Oktober 1892. 26, 276. 33, 351. 43, 452. 48, 503. 54, 562. 64, 653. 74, 749. 82, 820. 90, 897. 100, 991.
„ Viehdurchfuhr aus Oesterreich-Ungarn. 66, 672.
„ Zeitrechnung (einheitliche). 43, 451. 51, 531. 94, 936. 98, 978. (Siehe auch Mitteleuropäische Zeit unter I.)
„ Zollamtliche Abfertigung der zur Durchfuhr bestimmten Passagiereffekten. 39, 413. 54, 561.

2. Projekte, Vorarbeiten und Neubauten.
„ Bayreuth-Warmensteinach. 46, 481.
„ Berlin-Cremmen-Velten. 92, 917.
„ Berliner elektr. Hochbahn. 20, 216. 74, 749. 84, 844.
„ Berliner Gürtelbahn. 64, 653.
„ Berliner Untergrundbahn. 5, 39. 7, 65.
„ Bierfeld-Türkismühle. 27, 283. 31, 330. 88, 880.
„ Birlinghoven - Stieldorfer Hohn. 22, 235.
„ Blankenburg - Thale i/H. 43, 454. 45, 471.
„ Blankensee - Woldegk - Strasburg. 41, 438. 48, 503.
„ Bodenwöhr-Neunburg v/W. 46, 481.
„ Bolkenhain-Merzdorf. 60, 622.
„ Börssum-Hornburg. 68, 689.
„ Breitengüssbach - Maroldsweisach. 46, 481.
„ Brungsberg - Oberpleis - Ruttscheid. 22, 235.
„ Buchholz-Hasselbach. 22, 235.
„ Cham-Waldmünchen. 46, 481.
„ Dinkelscherben - Thannhausen. 46, 481.
„ Ebersdorf-Weidhausen. 76, 768.
„ Eberswalde-Nassenhaide. 100, 992.
„ Ebertsheim-Hettenleidelheim. 31, I. 46, 480.
„ Erlangen-Herzogenaurach. 46, 481.
„ Frankfurt a/M.-Höchst a. d. Nidder. 22, 235.
„ Gedern-Lauterbach. 2, 14.
„ Geestemünde-Cuxhaven. 54, 563.
„ Geestemünde-Stade. 27, 283. 31, 330. 50, 524.
„ Grafing-Glonn. 46, 481.
„ Gramenz-Bublitz. 27, 283. 31, 329. 50, 524.
„ Gr.-Pankow-Putlitz. 18, 193.
„ Grünstadt-Offstein. 31, I. 46, 480.
„ Hansdorf-Wiesau-Priebus. 37, 393. 41, 438.
„ Homburg v. d. Höhe - Usingen. 70, 710.
„ Jena-Bürgel. 98, 979.
„ Kellmünz-Babenhausen. 46, 481.
„ Kempten-Pfronten. 46, 481.
„ Köln-Bonner Schmalspurbahn. 96, 958.
„ Köppelsdorf-Stockheim. 60, 622.
„ Korschen-Lyck. 50, 524. 60, 622.
„ Landsberg a/W.-Meseritz. 16, 171.
„ Langenzenn-Wilhermsdorf. 46, 481.
„ Laufen-Tittmoning. 46, 480.
„ Lauterecken - Staudernheim. 31, I. 46, 480.
„ Löwenberg-Hirschberg. 98, 979.
„ Löwenberg-Wittstock. 98, 978.
„ Münster i/W.-Siegen-Frankfurt a/M. 20, 215.
„ Muskau-Schönwalde. 88, 880.
„ Nauen-Ketzin. 70, 710.
„ Neuenmarkt-Goldmühle. 46, 481.
„ Niederpleis-Siegburg. 22, 235.
„ Oberlausitzer Kreisbahn. 90, 898.
„ Oberschles. Dampfstrassenbahn. 96, 958.
„ Olbernhau-Neuhausen. 24, 257.
„ Paderborn-Büren. 27, 283. 31, 330. 50, 524.
„ Pirna-Dohma-Grosscotta. 24, 257.
„ Pritzwalk-Putlitz-Parchim. 18, 193. 58, 601.
„ Reichenbach-Mylau. 24, 257.
„ Remscheid-Menninghausen. 50, 524.
„ Rentwertshausen-Romhild. 60, 622.
„ Rostock-Sülze-Tessin. 94, 937. 100, 992.
„ Rückers-Lewin-Nachod. 76, 768.
„ Sagan-Löwenberg i Schles. 62, 635.
„ Schieder-Blomberg. 72, 730.
„ Schivelbein-Polzin. 27, 283. 31, 329. 50, 524.
„ Schnaittach - Simmelsdorf-Hüttenbach. 46, 481.
„ Schöningen-Oschersleben. 26, 277.
„ Selb (Station) - Selb (Stadt) nebst Flügelbahn. 46, 481.
„ Soest-Brilon. 68, 689.
„ Stettin - Jasenitz. 27, 283. 31, 329. 74, 749.
„ Straubing-Konzell. 46, 481.
„ Strausberger Sekundärbahn. 80, 804.
„ Traunstein-Ruhpoldung. 46, 480.
„ Travemünde-Niendorf a. d. Ostsee. 26, 277.
„ Wiklesgreuth-Windsbach. 46, 481.
„ Wolnzach-Mainburg. 46, 481.
„ Zwickau-Crossen-Mosel. 70, 710.
Deutsch-Nordischer Lloyd. GB. 48, 504.
Donau-Draubahn. GB. 32, 344.
Dortmund-Gronau-Enscheder E. Neues Anschlussgeleis. 33, 352.
„ GB. 43, 453.
Dux - Bodenbacher E. Verstaatlichung betr. 3, 21. 11, 117. 13, 139. 53, 551. 55, 571. 59, 612. 61, 631.
„ GV. 53, 553. 91, 909.
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn. GB. 70, 710.
„ Stationsnamen-Aenderung. 74, 749.
„ Personalnachrichten. 78, 784.
Eisenberg-Crossener E. GB. 56, 581.
Eisenerz-Vordernberg (Lokal-E.) für Gesammtverkehr eröffnet. 47, 490.
„ GV. 73, 741.
Eisern-Siegener E. Haltepunkte Hengsbach und Eintracht eröffn. 26, 276.
Elsass-Lothringische E. Etat für 1892/93. 14, 147. 1893/94. 94, 936.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Altkirch-Pfirt. 1, 5.
„ „ Hayingen-Algringen. 2, 14.
„ „ Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen. 41, 437.
„ „ Saarburg-Alberschweiler. 2, 14.
„ „ der Station Sandweiler-Contern. 33, 352.
„ Personalnachrichten. 30, 323. 32, 345. 41, 438. 93, 929.
„ Stationsnamen-Aenderung. 45, 471.
Eperjes-Bartfelder Lokal-E. GV. 55, 572.
Ermsthalbahn. GV. u. GB. 46, 480.
Erste Siebenbürger E. GV. 31, 332.
Erzherzog Albrechtb. GB. 53, 552.
Eutin-Lübecker E. GB. 45, 471.
Farge-Vegesacker E. GB. 84, 843.
Fehring - Fürstenfelder Lokal - E. GV. 59, 613.
Filderbahn. GB. 20, 216.
Frankfurter Güter-E. GB. 20, 215.
Fünfkirchen - Barcser E. GV. u. GB. 51, 535.
„ Verstaatlichung betr. 93, 927.
Gaisbergbahn. Div. 42, 443.
Gernrode - Harzgeroder E. Eröffnung bezw. Schliessung von Strecken und Stationen. 37, 393. 78, 783.
„ GB. 58, 601.
Glasow-Berlinchener E. GB. 80, 803.
Gölnitzthalbahn. GB. 51, 534.
Grán (Esztergom)-Almás-Füzitöer E. GV. 3, 22.
„ GB. 55, 572.
„ Tokod-Annavölgy eröffn. 59, 613.
Graz-Köflacher E. GV. 40, 426.
Grosspriesen-Auscha. GV. 75, 758.
Grosswardein - Belenyes - Vaskóh. GB. 51, 534.
Halberstadt - Blankenburger E. GB. 43, 453.
„ Personalnachrichten. 78, 784/785.
Hessen. Personalnachrichten. 32, 345. 64, 656.
Hessische Ludwigsbahn. Kramer, Geh. Baurath, †. 14, 151.
„ GV. 35, 373.
„ GB. 37, 393.
„ Verstaatlichung betr. 43, 453. 60, 622.
Hoyaer E. GB. 56, 582.
Ilmebahn. GB. 84, 843.
Kahlenbergbahn. GB. 53, 552.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Eröffnung der Strecken: Krásná - Roznau. 44, 462; Troppau-Bennisch. 53, 552.
„ Eröffnung bezw. Erweiterung der Befugnisse der Stationen: Stachenwald. 21, 223. Schönstein. 75, 757. Lowieschitz. 85, 853. Mierowitz a. d. H., Roketnitz u. Dielhau. 87, 874.
„ GB. 47, 491.
„ Steuerprozesse. 27, 287.
„ Tarifermässigungen betr. 11, 118. 19, 203. 57, 594. 69, 701. 75, 758. 97, 970.
Kaschau-Oderberger E. Prioritätenumwandlung. 31, 331.
„ GV. 49, 513.
„ Aenderung von Stationsnamen. 89, 891.
Kaysersberger Thalbahn. GB. 56, 582.
Kiel-Eckernförde-Flensburger E. Anleihe. 35, 373.
„ GB. 88, 881.
Kolomeaer Lokal-E. GV. 51, 534. 77, 777.
Königsberg-Cranzer E. Div. 68, 689.
Kreis Altenaer Schmalspurb. GB. 78, 784.
Kreis Oldenburger E. GB. 4, 34.
„ Verstaatlichung betr. 76, 768.
Kremsthalbahn. GB. 42, 443.
Kronstadt - Háromszéker Lokal-E. GB. 55, 572.
Laibach-Stein (Lokalbahn). GB. 51, 534.
Lambach-Gmunden. Petition. 5, 47.
Lemberg-Belzec. GV. 40, 427.
Lemberg-Czernowitz-Jassy E. GV. 36, 385.
Leoben-Vordernberger E. GV. 47, 491.
Löcsethaler Lokal-E. Eröffnung. 89, 891. 99, 987.
Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München. GB. 24, 256.
„ Eröffnung von Strecken. 30, 319. 45, 470. 84, 843.
Lübeck-Büchener E. GB. 41, 437.
„ GV. 46, 479. 50, 522.
Ludwigsbahn (Nürnberg - Fürth). GB. 12, 128.
Mährisch-Schlesische Centralbahn. GV. 42, 443.
„ Seifersdorf H. eröffn. 63, 648.
Main-Neckarbahn. GB. 22, 235.
„ Personalnachrichten. 101, I.
Mainzer Lokalbahnen. Mainz - Gonsenheim-Finthen eröffn. 64, 653.
Marienburg-Mlawkaer E. GB. 37, 393.
„ Alte Eiche H. erweitert. 48, 504.
Marmaroser Salzbahn. GB. 51, 534.
Matraer Lokal-E. GB. 51, 533.
Mecklenburg. Kleinbahnen u. Beihilfen zum Ausbau des Landes-Eisenbahnnetzes. 94, 937. 96, 958. 100, 992.
Mecklenburg. Friedrich - Franz E. GB. 56, 582.
Mecklenburg. Südbahn. GB. 50, 524.
„ GV. 52, 543.
Mecklenburg-Pommersche Schmalspurb. A.-G. 60, 623.
Militärbahn Banjaluka-Doberlin. GB. für 1891. 99, 987.
Mori-Arco-Riva (Lokal-E.) GV. 32, 344.
Mühlkreisbahn. GV. 55, 571.
Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker E. GB. 51, 534.
Neubrandenburg-Friedlander E. GB. 90, 898.
Neuhaldensleber E. GB. 76, 768.
Niederwaldbahn. GB. 20, 215.
Oberhessische E. GB. 4, 34.

Oesterreich-Ungarn.

1. Allgemeines.

„ Betriebseinnahmen im November 1891—Oktober 1892. 5, 49. 13, 139. 23, 246. 31, 332. 38, 402. 45, 473.

55, 571. 63, 648. 73, 741. 81, 811. 89, 890. 97, 970. 102, 1007.
„ Betriebsreglement, neues. 11, 115. 19, 203. 21, 222. 32, 343. 53, 551. 81, 812. 85, 851. 87, 873. 95, 945. 98, 973. 99, 986. 101, 1000.
„ Böhm. Braunkohlenverkehr. 71, 720.
„ Böhm.-Mährischer Müllertag. Petition. 95, 945.
„ Bosnische Schmalspurbahnen. 70, 705. 85, 851.
„ Brandschaden-Versicher.-Verband Oesterr. E. 38, 403.
„ Cholera. Abwehr und Waarenverkehr. 69, 701. 71, 719. 75, 757. 81, 811. 87, 873. 91, 908. 97, 969.
„ Dienstvorschriften (gemeinsame) für den Güterverkehr. 93, 928.
„ Direktorenkonferenz. 49, 512. 67, 682. 85, 851.
„ Donau - Dampfschifffahrt - Gesellschaft. 15, 158. 19, 203. 31, 331.
„ Eilgut-Packetverkehr. 69, 702.
„ Eisenbahnbauten im November 1891—August 1892. 7, 74. 15, 159. 25, 266. 32, 343. 40, 426. 57, 592. 67, 682. 73, 741. 79, 794. 102, 1006.
„ Eisenbahnmuseum. 77, 775.
„ Eisenbahnprioritäten zu Anlagen für Sparkassen. 95, 944.
„ Eisenbahn-u. Telegraphenregiment. 79, 793.
„ Etzel-Feier. 69, 703.
„ Fahrbetriebsmittel Ende 1891. 49, 512.
„ „ Bauart. 63, 647.
„ Fahrplanangelegenheiten (internationale). Behandlung derselben. 23, 246.
„ Feldtelephon (System Gattinger). 71, 718.
„ Frankaturzwang bei Fleischtransporten. 71, 718.
„ Galizisches Lokalbahnnetz. Ausbau. 57, 593. 81, 811.
„ Handelsverträge. 9, 96. 23, 245.
„ „ u. geheime Refaktien. 7, 74.
„ Hochbauten. Verfassung der Projekte. 57, 592.
„ Kanalprojekte. 67, 683. 91, 907.
„ Kanaltrassirungsamt. 95, 944.
„ Kartelle 25, 267. 61, 631. 95, 945. 97, 969.
„ Kommunikationswesen in Bosnien und der Herzegowina. 47, 490.
„ Krankenkassen der Privatbahnen. GB. 69, 702.
„ „ Statistik derselben. 69, 701.
„ „ Statistik des Schiedsgerichts. 89, 890.
„ Lokalbahnen. Verband. 7, 74. 17, 182.
„ „ Subventionen. 34, 365.
„ „ in Steiermark. 53, 549. 54, 559.
„ „ Finanzielle Sicherstellung des Baues derselben in Oesterreich. 86, 857.
„ „ Vereinfachungen im Betriebe. 87, 873.
„ Lokalbahnwesen Oesterreichs. Organisation desselben. 83, 827. 85, 847.
„ „ Galiziens. 91, 908.
„ Militärbeförderung mit Schnellzügen. 19, 203.
„ Normalprofil. 63, 648.
„ Oesterr. Eisenbahn - Verkehrsanstalt. 15, 159. 38, 403.
„ Okkupationsgebiet. Betriebsergebnisse der Bahnen. 99, 987.
„ Packetverkehr im Eilgut-Sammeldienst. 47, 489.
„ Parteiguthaben. Auszahlung betr. 79, 794.
„ Personalnachrichten 102, 1007.
„ Privatbauten auf Bahngrund. Instandhaltung. 9, 96.
„ Reisegepäck - Beförderung ausserhalb der Bahnhöfe. 15, 159.
„ Reservoirwagen. 13, 139.
„ Rinderlungenseuche. Abwehr und Tilgung derselben. 71, 718.
„ Rückschau auf das Jahr 1891. 1, 6. 3, 20; desgl. auf das Jahr 1892. 102, 1006.
„ Saatenmarkt (internat.). 69, 701. 71, 718.
„ Schienenkartell. 61, 631. 95, 945.
„ Schleppbahnen Ende 1891. 61, 630.
„ Signale (Einfahrts-). Verhütung verfrühter Umstellung. 9, 96.
„ Signallaternen. Anbinden derselben. 15, 159.
„ Signalordnung (neue). 71, 719.
„ Sitzplätze und Fahrkarten zu halben Preisen. 9, 96.
„ Staatsbahnsystem und Mindereinnahmen der K. K. Staatsbahnen. 61, 629.
„ Staats-Eisenbahnrath. 44, 461. 83, 830.
„ Staatsvoranschlag für 1893. 89, 889. 91, 908.
„ Statistik der Eisenbahnen Oesterr.-Ungarns. Veränderungen. 1, 7.
„ Steuerreform. 89, 890. 95. 945.
„ Subventionen für Böhm. Lokalbahnen. 34, 365.
„ Tarif begünstigungen. 3, 21. 11, 117. 79, 794. 99, 987.
„ Tarif bestimmungen (allgem.). Neubearbeitung. 101, 1000.
„ Tarife (neue). Levantetarif. 2, 22.
„ „ Militär-Gütertarif. 2, 22
„ „ „ -Personentarif. 67, 682.
„ Tariferhöhungen 57, 593. 61, 630.
„ Tarifveröffentlichung betr. 102, 1006.
„ Tarifkartelle. 25, 267.
„ Transportsteuer. 11, 117. 19, 203. 21, 221.
„ Triests tarifarische Begünstigung. 81, 811.
„ „ Eisenbahnfrage. 38, 401. 57, 593. 91, 909. 102, 1007.
„ Unfall bei Höflein. 67, 683.
„ Unfallversicherung der Reisenden. 17, 182.
„ Uniform der Eisenbahnbeamten. 34, 363. 38, 402.
„ Ursprungszeugnisse für Waaren. 23, 246. 25, 266. 45, 472.
„ Valutaregulirung. 25, 266. 34, 363. 65, 663.
„ Verkehrsentwickelung der Bahnen Oesterr.-Ungarns. 87, 872.
„ Verkehrsergebnisse der Bahnen im I. Halbjahr 1892. 57, 591.
„ Verkehrsrückgang und Betriebskoeffizient der Bahnen. 27, 285.
„ Wechsel. Befahren derselben. 59, 612.
„ Wiener Handelskammer. Bericht. 67, 682.
„ Wiener Stadtbahn (siehe Konzessionen und Bauten).

2. Projekte, Konzessionen, Bauten und Eröffnungen.

a) Projekte.

„ Blatna-Strakonitz. 11, 117.
„ Dalmatinisch - Bosnischer Eisenbahnanschluss. 73, 740.
„ Gailthalbahn. 9, 96. 34, 363. 67, 681.
„ Karawankenbahn. 57, 593.
„ Karlsbad-Johanngeorgenstadt 97, 970.
„ Laun-Leitmeritz-Leipa. 29, 311.
„ Lend-Gastein-Böckstein. 21, 222.
„ Parenza-Isola. 75, 757
„ Podolische Bahnen. 89, 890.
„ Rozwadow-Jaroslau 55, 570.
„ Schwarzenau-Zwettl 27, 286.
„ Tannwald - Landesgrenze. 67, 681. 85, 852. 93, 928.
„ Tauernbahn. 57, 593. 102, 1007.
„ Teplitz-Lobositz. 11, 117.
„ Valsuganabahn. 38, 401. 97, 970.
„ Vintschgauer Bahn. 19, 204. 89, 891.
„ Weckelsdorf-Parschnitz. 25, 267.
„ Wien-Budapest (elektr. E.). 73, 740. 93, 928.
„ Wien-Kagran (elektr. E.). 65, 664.
„ Ybbsthalbahn 85, 852.
„ Zahnradbahn auf den Schneeberg. 27, 286.

b) Vorkonzessionen.

„ 3, 22. 5, 48. 7, 74. 9, 96. 11, 117. 15, 158. 17, 181. 21, 222. 25, 266. 27, 286. 32, 344. 40, 426. 42, 442. 45, 472. 47, 490. 51, 533. 55, 570. 57, 592. 63, 648. 73, 740. 75, 757. 77, 776. 79, 793/794. 81, 811. 89, 890. 95, 944. 99, 987. 101, 1001. 102, 1007.

c) Konzessionen und Bauten.

„ Baden-Vöslau. 65, 664. 77, 775.
„ Baumgarten - Hütteldorf (Dampftramway). 27, 286.
„ Beneschau-Wlaschim. 34, 365.
„ Cercan-Modran-Kuchelbad und Abzweigung. 34, 365.
„ Czastolowitz-Sollnitz 87, 873.
„ Gablonz-Tannwald. 44, 463. 51, 533.
„ Humpoletz-Deutsch-Brod. 34, 365.
„ Janjice - Bugojno nebst Flügel Dolnji-Vakuf-Jajce. 38, 401. 55, 570. 62, 641. 67, 681.
„ Kapfenberg - Seebach. 27, 286. 87, 873.
„ Murthalbahn. 38, 401. 51, 532. 67, 681.
„ Neuhaus-Neubistritz. 34, 365.
„ Salzburg-Parsch. 17, 182. 93, 927.
„ Schafbergbahn. 65, 663. 67, 681.
„ Schrambach-Kernhof. 91, 908.
„ Stanislau-Woronienka. 9, 96. 15, 158. 17, 181. 91, 908.
„ Strakonitz - Winterberg. 42, 442. 59, 612. 91, 909.
„ Tlumacs-Palahicze-Tlumacs. 93, 927.
„ Unterkrainer Bahnen. 11, 116. 34, 363. 38, 403. 59, 612. 91, 908.
„ Wels-Unter-Rohr. 11, 116.
„ Wiener Stadtbahn. 13, 138. 17, 181. 23, 245. 38, 402. 40, 421. 42, 442. 49, 511. 55, 570. 71, 720. 81, 811. 89, 891. 97, 970.
„ Wodnian-Prachatitz. 42, 442.

d) Eröffnungen.

„ Cilli-Wöllan. 1, 7.
„ Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg. 63, 648.
„ Eisenerz - Vordernberg (für Gesammtverkehr). 47, 490.
„ Gojau-Salnau. 53, 552.
„ Krásná-Roznau. 44, 462.
„ Petroleum-Motorenbahn im Wiener Prater. 49, 512.
„ Pöltschach-Gonobitz. 27, 286. 47, 490. 87, 873. 101, 1001.
„ Preding-Wieselsdorf-Stainz. 27, 286. 47, 490. 87, 873. 97, 970.
„ Slotwina-Ococim. 101, 1001.
„ Troppau-Bennisch. 53, 552.

3. Parlamentarisches.

„ Herrenhaus. Subvention d. Donau-Dampfschifff.-Gesellschaft. 19, 203.
„ „ Wiener Verkehrsanlagen und Stadtbahn. 49, 511.
„ Abgeordnetenhaus. Verhandlungen u. Interpellationsbeantwortungen, betr. das Eisenbahnwesen. 5, 47. 17, 181. 36, 383/384. 40, 421. 42, 442. 51, 532. 55, 570. 57, 592 59, 611. 89, 889. 91, 908. 93, 927. 95, 944. 101, 1000.
„ „ desgl. im Eisenbahnausschusse 13, 138. 15, 158. 38, 401. 45, 472. 51, 532. 55, 570.
„ „ Verhandlungen, betr. d. Handelsverträge. 7, 74. 9, 96.
„ „ Subventionen d. Donau-Dampfschifff.-Gesellschaft. 15, 158.

„ „ Steuerumlagen der Gemeinden bezügl der Lokalbahnen. 36, 384.
„ „ Verhandlungen, betr. Rechte u. Titel der Techniker. 36, 384.
„ „ Verhandlungen, betr. Herstellung künstlicher Wasserstrassen 91, 907.
„ Aus den Landtagen. 23, 245. 32, 342. 34, 363 u. 365. 38, 401 65, 663. 75, 757. 77, 775. 79, 793.
„ Gesetz, betr. Umwandlung der Prioritäten der Vorarlberger E. u. Kronprinz Rudolfbahn. 59, 612. 69, 701.
„ „ betr. die Durchführung d internat. Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. 91. 908
Oesterr. Lokalbahnen. GV. u. GB. 53, 533.
Oesterr. Nordwestbahn. Kreuzer-Zonentarif. 29, 311.
„ GV. 49, 512.
„ Haltestelle Wlkanetsch eröffn. 85, 853.
Oesterr. Staatsb. Reorganisation. 1, 7.
„ v. Czedik's Rücktritt. 1, 7. 4, 31. 5, 48.
„ Erweiterung des Staatsbahnnetzes. 3, 21.
„ Aenderung von Stationsnamen. 13, 139. 40, 426.
„ Erweiterung bezw. Beschränkung der Befugnisse von Stationen. 21, 223. 40, 432. 61, 630. 77, 776.
„ Verwaltungsbericht für 1891. 36, 381.
„ Eröffnung von Stationen. 38, 402. 57, 594. 59, 613. 77, 776. 99, 988.
„ „ von Strecken. 47, 490. 53, 552.
„ Tarife für Güterbeförderung. Erhöhungen. 42, 442. 45, 471. 51, 533. 57, 593. 69, 701.
„ „ für Personenbeförderung. Reform. 75, 758. 85, 852.
„ Arlbergbahn. Bergsturz; Wiederherstellungsarbeiten. 57, 593. 59, 613. 61, 630. 73, 741.
„ Fahrparkvermehrung. 61, 630. 75, 757. 93, 927. 95, 944.
„ Krankenkasse. 67, 683.
„ Galiz. Carl Ludwigb. Schlussabrechnung. 102, 1007.
„ Personalnachrichten. 102, 1007.
Oesterr.-Ungarische St.-E.-G. Genussscheine. 5, 49.
„ Zonentarif. 7, 75.
„ Aenderung v. Stationsnamen. 13, 139.
„ Statutenänderung. 17, 182
„ GV. 44, 463.
„ Steuerabzug (3 % Prioritäten). 63, 647. 65, 664. 75, 758. 77, 776. 85, 852. 101, 1001.
„ Eröffnung bezw Umwandlung von Haltestellen u. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse. 69, 702. 89, 891.
„ Ausgaben des Ergänzungsnetzes. 75, 758.
Ofener Bergbahn. GB. 17, 182.
Oldenburg. Anleihe für Eisenbahn- usw. Zwecke. 1, 15.
Oldenburgische Staatsbahnen. Eröffnungen u. Erweiterung der Befugnisse von Stationen. 33, 352. 58, 601.
„ Betriebsergebnisse in 1891. 96, 958.
Ostpreuss. Südbahn. Prioritätsobligationen. 24, 256.
„ GB. 30, 320. 35, 373.
Ostrau-Friedlander E. GV. u. GB. 42, 443.
Parchim-Ludwigsluster E. GB. 50, 524.
Paulinenaue-Neuruppiner E. GB. 78, 784.
Pfälzische E. Anleihe für Ergänzungsbauten. 18, 193 33, 352. 46, 480.
„ GB. 35, 374.
„ Rohrbach-Klingenmünster eröffn. 92, 916.
Potscherad-Wurzmes E. GV. 57, 594.
Prag-Duxer E. Verstaatlichung betr. 3, 21. 11, 117. 13, 139. 59, 612. 61, 631. 65, 664.
„ GV. 53, 553. 65, 664.
„ Prioritätenumwandlung. 61, 631.

Preussen.

1. Allgemeines.

„ Ausführungsbestimmungen, betr. die Betriebsordnung für die Hauptbahnen Deutschlands usw. 80, 802.
„ Bezirks-Eisenbahnräthe. 2, 15. 58, 601. 82, 821. 90, 893.
„ Brandversicherungsverein Preuss. Staats-E.-Beamten 8, 85.
„ Cholera. Maassnahmen zur Abwehr derselben. 62, 636 68, 689. 70, 709. 72, 729 84, 844.
„ Kanäle. Dortmund-Ems. 2, 15
„ „ Nord-Ostsee. 52, 544. 100, 993.
„ „ Oder-Spree. 18, 194.
„ „ Rhein-Weser-Elbe. 60, 623.
„ Kleinbahnen. 17, 177. 20, 215. 68, 688 70, 710. 72, 730 80, 802. 88, 881. 94, 937. 96, 958.
(Siehe auch Parlamentarisches.)
„ Landes-Eisenbahnrath. 1, 5. 45, 470. 90, 897.
„ Landespolizeiliche Kompetenz bei Eisenbahnbauten. 88, 881.
„ Personalnachrichten. 8, 87 32, 345. 41, 438. 45, 473. 47, 498 70, 714. 73, 742. 84, 842. 100, 996.
„ Unsere Staatsbahnen, wie sie sind und wie sie sein sollten. 20, 212.

2. Parlamentarisches.

„ Aus der Thronrede. 5, 58. 90, 896.
„ Etat der Staatsbahnverwaltung. Berathung im Abgeordnetenhause. 8, 82. 14, 138. 16, 171. 18, 194.
„ „ desgl. im Herrenhause. 26, 276.
„ Gesetzentwurf, betr. die Kleinbahnen u Privatanschlussbahnen. 23, 241.
„ „ Berathung im Herrenhause. 26, 276. 30, 319. 50, 522.
„ „ desgl. im Abgeordnetenhause. 35, 372. 37, 392 39, 412. 41, 436. 48, 502. 50, 524.
„ Gesetzentwurf, betr. Erweiterung usw. des Staatsbahnnetzes. 27, 283.
„ „ Denkschrift. 31, 329.
„ „ Berathung im Abgeordnetenhause. 29, 308 35, 372.
„ „ Beschluss des Herrenhauses. 45, 470.
„ „ Annahme desselben. 48, 503.

3. Ministerialerlasse (M.-E.).

M.-E., betr. Arbeiterausschüsse 14, 148.
M.-E., betr. Fahrkartenprüfung an den Ausgängen der Bahnsteige. 14, 149.
M.-E., betr. Entfernung beschmutzter Anschläge usw. in Personenwagen. 22, 234.
M.-E., betr. Veröffentlichung von Tarifänderungen. 22, 235.
M.-E, betr. Verhütung von Unfällen. 30, 319.
M.-E, betr. Aufhebung der technischen Büreaus der Eisenbahndirektionen als selbständige Dienststellen. 33, 352.
M.-E., betr. Verwerthung inländischen Holzes für Eisenbahnzwecke. 37, 394.
M.-E., betr. Zulassung der Civilsupernumerare. 62, 635.
M.-E., betr. Wagenabtheile für Nichtraucher. 66, 671.
M.-E., betr. Reinigung der zur Viehbeförderung benutzten Güterwagen. 72, 730.
M.-E, betr. Heizung der Personenwagen. 78, 783.
M.-E, betr. Ruhegehaltsberechnung bei vorm. Privatbahnbeamten. 78, 783.
M.-E., betr. Beachtung der Verpackungsvorschriften für ungereinigte Knochen usw. 84, 843.
M.-E., betr. Verkehr mit dem Centralamt für den internat. Eisenbahn-Frachtverkehr. 98, 978.

Preussische Staatsbahnen.

a) Allgemeines.

„ Abgrenzung der Dir.-Bezirke usw. 26, 276. 45, 470 68, 689 74, 749. 80, 803.
„ Arbeiterausschüsse. 14, 148 16, 170.
„ Arbeiterfahrkarten. 70, 710.
„ Arbeiter-Pensionskasse. 88, 880.
„ Arbeiter- und Dienstwohnungen. 66, 671 76, 768. 82, 819.
„ Beamtenstellen (etatsmässige)-Vermehrung. 6, 53.
„ Beförderung frostempfindlicher Güter. 90, 897.
„ Berliner Vorortverkehr. Vergleich der Fahrpreise mit denen im Vorortverkehr grosser Städte des Auslandes. 34, 362.
„ „ Verkehrssteigerung infolge der Tarifreform. 88, 881.
„ Betriebsergebnisse in 1890/91. 11, 111.
„ Centralmeldestelle für fehlende bezw. überzählige Gepäckstücke in Berlin. 48, 504.
„ Eisenbahn-Abnahmeamt in Essen. 62, 635.
„ Eisenbahnbauten in der Umgebung Berlins. 12, 128.
„ Eisenkonstruktionen. Prüfung und Unterhaltung. 92, 913.
„ Etat der Staatsbahnverwaltung. 6, 58. 10, 103. 26, 276. (siehe auch Parlamentarisches).
„ Fachwissenschaftliche Vorlesungen. 33, 353. 58, 601.
„ Fahrkartenumschreibung. 10, 103.
„ Nebengebühren. 1, 5.
„ Oberbau. 1, 3.
„ Personalnachrichten. 8, 87. 10, 108. 12, 132. 14, 151. 16, 176 18, 196 u. 197. 26, 279. 27, 281 28, 303. 30, 323. 32, 345. 33, 358. 38, 408. 41, 438 43, 457. 47, 498. 53, 557. 55, 576. 60, 626. 64, 656. 65, 666. 72, 732. 76, 772. 78, 785. 80, 805. 88, 886. 93, 929. 96, 961. 98, 980. 100, 996.
„ Personenverkehr und Betriebseinschränkung im September. 86, 860.
„ Reisegepäck, fehlendes und überzähliges. 48, 504. 60, 622.
„ Reorganisation, Zur. 79, 787.
„ Rückfahrkarten. 100, 992.
„ Signale mittelst Bahnsteigglocke. 2, 15.
„ Tarife. Staffeltarife. 1, 5. 2, 15. 90, 898.
„ „ Petition um Ermässigung der Gütertarife. 58, 600.
„ „ Ausfuhrtarife. 64, 654.
„ „ Neuer Personen- und Gepäcktarif, Theil I. 94, 937.
„ Technische Büreaus. 33, 352.
„ Torfstreu. 88, 881.
„ Verkehr m. d. Ostseebädern. 52, 543.
„ Verwiegung von Wagenladungen. 20, 215.
„ Zeitkarten. 60, 622.
„ Zuschlagskarten im Berliner Vorortverkehr. 64, 654

b) Aus einzelnen Direktionsbezirken.

K. E.-D. Altona.

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 26, 276. 60, 622.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Tondern-Hoyer-Schleuse. 45, 470.
„ „ Tönning-Garding. 72, 729. 74, 749.
„ Eröffnung und Schliessung von Stationen. 35, 373. 78, 783.

K. E.-D. Berlin.

„ Abfertigungsbefugnisse. Verände-

rungen bei den Stationen. 22, 235. 48, 503 64, 653. 78, 783
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Johannisthal-Niederschönweide-Spindlersfeld. 26, 276.
„ „ Warmbrunn-Petersdorf. 2, 14
„ „ Wriezen-Jädickendorf. 96, 958. 100, 992
„ „ Zielenzig-Meseritz. 43, 453.
„ „ 2. bezw. 3 und 4. Geleise. 37, 393. 39, 413. 56, 581 98, 978. 100, 992.
„ Eröffnung der Stationen Prenzlauer Allee 35, 373. Gesundbrunnen-Nordbahn. 48, 503. Neu-Rahnsdorf. 88, 880. Amtitz. 94, 936.
„ Güternebenstellen. 8, 84 48, 503. 52, 543.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 28, 299. 88, 880.
„ Tarifänderung im Berliner Stadt- und Ringbahn- und Vorortverkehr. 48, 504.

K. E.-D. Breslau.

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 26, 277. 48, 503. 76, 768. 80, 803. 82, 821. 86, 861. 96, 958.
„ Aufbewahrungsstellen (bahnamtliche) für Handgepäck. 58, 601.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Lublinitz-Herby. 2, 14.
„ „ Poppschütz-Waltersdorf. 28, 299.
„ Eröffnung d. Stationen usw. Preiswitz Dorf. 2, 14. Ornontowitz. 2, 14. Poremba. 26, 277. Wirschkowitz und Taczanow. 33, 352.
„ Güternebenstellen. 80, 803.
„ Louisenhain-Warthe (Drahtseilb.) ausser Betrieb gesetzt. 2. 14

K. E.-D. Bromberg.

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 33, 352. 58, 601. 66, 671.
„ Altdamm-Gollnow. Pachtbetrieb. 54, 562.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Gollnow-Wollin nebst Abzw. Wietstock-Cammin. 54, 562 56, 581.
„ „ Memel-Bajohren. 46, 478. 72, 729 82, 820.
„ „ Mogilno-Strelno. 72, 729 82, 820.
„ „ Stallupönen-Pillkallen. 82, 820
„ „ Tilsit-Ragnit. 82, 820.
„ Eröffnung der Stationen Guttowo, Pamletten, Widau. 76, 768. Schönwiese. 96, 958.

K. E.-D. Elberfeld.

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 22, 235. 41, 437. 78, 783. 94, 937.
„ Eröffnung der Strecke: Oberbrügge-Meinerzhagen-Marienheide. 45, 470. 88, 880.
„ Eröffnung der Stationen Lüchtringen-Steinkrug 20, 215. Lenne. 50, 524. Körle. 54, 562.
„ Güternebenstellen. 54, 562.

K. E.-D. Erfurt.

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 6, 60. 24, 256. 35, 373. 45, 470. 94, 937.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Georgenthal-Tambach. 100, 992.
„ „ Ohrdruf-Gräfenroda. 86, 861.
„ „ Schmalkalden-Floh-Seligenthal. 86, 861.
„ „ Zella St. Blasii-Steinbach-Hallenberg. 92, 917.
„ Eröffnung der Stationen Gohlis-Möckern u. Schönau a. d. Hörsel. 33, 352. Vogelgesang. 45, 470. Martinroda 56, 581. Eckardtsleben. 74, 749.
„ Güternebenstellen. 70, 710. 88, 880. 92, 917.
„ Stationsnamen-Aenderung. 78, 783.

K. E.-D. Frankfurt a/M.

„ Eröffnung der Strecke Weilmünster-Laubuseschbach. 43, 453.
„ Eröffnung der Stationen usw. Rohnstadt und Laubuseschbach. 39, 413.
„ Stationsnamen-Aenderung. 54, 562.

K. E.-D. Hannover.

„ Abfertigungsbefugnisse Veränderungen bei den Stationen. 24, 256. 26, 277. 48, 503. 70, 710. 85, I 94, 937
„ Eröffnung der Stationen Nienhagen. 18, 193. Bremerhafen Zollinlandsbahnhof. 45, 470. Fischbeck. 69, I. Lügde. 74, 749 Aligse u. Schötmar. 78, 783 Behrensen. 80, 803 Menne. 94, 937.
„ Stationsnamen-Aenderungen 35, 373. 74, 749.

K. E.-D. (linksrh.) Köln

„ Abfertigungsbefugnisse. Veränderungen bei den Stationen. 28, 299. 30, 319. 66, 671. 72, 729. 74, 749 76, 768 98, 978.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Düren-Kreuzau. 43, 453
„ „ Kreuzgraben-Neunkirchen 2.Geleis). 94, 936
„ „ Morsbach-Kohlscheid. 43, 453.
„ „ Wincheringen-Wellen (2 Geleis). 82, 820.
„ Eröffnung der Stationen usw Erzwäsche-Gusterath. 1, 5 Vettweiss. 8, 84. Daufenbach. 43, 453 46, 479 Köln Süd. 72, 729.
„ Schliessung von Stationen. 33, 352 43, 453
„ Stationsnamen-Aenderungen 12, 128 66, 671. 76, 768.

K. E.-D. (rechtsrh.) Köln.

„ Abfertigungsbefugnisse Veränderungen bei den Stationen 13, 141. 45, 470. 46, 479. 66, 671 72, 729.
„ Eisenbahn-Abnahmeamt 80, 803
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Dillenburg-Strassebersbach. 30, 319
„ „ Elsdorf-Morschenich (2. Geleis). 66, 671.
„ „ Norden-Norddeich. 37, 393.
„ Eröffnung der Stationen usw. Drentwede 2, 14. Niederdresselndorf. 4, 34. Neuenkirchen bei Rheine 33, 352 Würgendorf 58, 601. Mecklenbeck. 60, 622.
„ Schalke K. M.-Bismarck (Vollbetrieb). 100, 992
„ Stationsnamen-Aenderungen. 12, 128. 30, 323. 43, 453. 64. 653

K. E.-D. Magdeburg

„ Abfertigungsbefugnisse Veränderungen bei den Stationen. 45, 470.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Biederitz-Loburg. 62, 635 74, 749.
„ „ Unseburg-Förderstedt. 62, 635
„ Eröffnung der Stationen usw. Lübbow u. Solpke 33, 352 Immensen 76, 769 Uchtspringe. 78, 783.
„ Stationsnamen-Aenderungen. 41, 437. 46, 479. 92, 917.
Prignitzer E Verwaltungsänderungen. 6, 60
„ GB 74, 749
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. GB 51, 533
Radkersburg-Luttenberger Lokal-E. Gründung 51, 533 101, 1001.
Reichenberg-Gablonzer E. GV. u. GB. 44, 462.
Rhene-Diemelthal-E. GB. 58, 601.
Saalbahn. GB. 46, 479.
„ GV. 50, 524
„ Pössneck-Oppurg eröffn. 74, 749.
Sachsen. Verkehrs- u. Winterhafen bei Dresden. 14, 149.
„ Aus dem Landtage. 24, 257 27, 287.
Sächsische Staatsbahnen. Betriebsergebnisse in 1891. 78, 781.
„ Bahnhof Reitzenhain. 34, 364.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Falkenstein-Muldenberg. 90, 897.
„ „ Oschatz-Strehla. 1, 5.
„ „ St. Egidien-Höhlteich (Vollbetrieb. 30, 319.
„ „ Schönberg-Hirschberg a d Saale. 52, 742.
„ „ Taubenheim-Dürrhennersdorf. 84, 843
„ „ Wolkenstein-Jöhstadt 43, 453
„ „ Wünschendorf-Gera 94, 936
„ Eröffnung und Schliessung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Stationen Gera-Pforten 1, 5 Zittau-Kasernenstrasse. 43, 453. Langenhennersdorf. 45, 471. Chursdorf. 52. 543. Wolfsgefärth 94, 936.
„ Neubau des Personen-Hauptbahnhofes in Dresden-Altstadt 41, 435 88, 882
„ Personalnachrichten 55, 576. 94. 940
„ Stationsnamen-Aenderungen 6, 60 22, 235
Salzburger Lokalbahn. GV. und GB. 31, 333.
„ Eröffnungen. 61, 630. 63, 648.
Salzkammergut-Lokalbahn. GV. u GB. 21, 223.
„ PH. Enzersberg eröffn 40, 426.
„ Erhöhung des Aktienkapitals und Baufortschritt. 51, 533
Schaftlach-Gmunder E. GB. 33, 353.
Somogy-Szobb-Barcser E. GB. 51, 533.
Stargard-Cüstriner E. Erwerb der Glasow-Berlinchener E. 52, 543. 60, 622 86, 861.
„ GB. 80, 803.
„ Anleihe. 82, 821.
Stauding-Stramberger Lokal-E. Ladestelle Sedlnitz. 75, 757. 93, 928
Steyrthalbahn. Statutenänderung. 9, 97.
„ GV. 49, 512.
Strakonitz-Winterberg (Lokal-E.) Konstituirung. 73, 740
Strassburger Strassenbahn. Kehl-Lichtenau-Bühl eröffnet. 6, 60.
„ GB. 72, 730.
Südbahn (Oesterr.). 3 % Prioritäten. 23, 246 25, 266
„ Eröffnung von Stationen. 33, 358. 59, 613. 60, I. 63, 648. 93, 928.
„ Reformtarif. 34, 364. 57, 593. 73, 741. 89, 891.
„ GV. 42, 443.
„ Jubiläum d. Brennerbahn. 69, 703.
„ Personalnachrichten. 75, 758. 79, 795
Süd-Norddeutsche Verbindungsb. Verstaatlichung betreffend. 15, 158. 51, 532
„ Anlehenumwandlung usw. 29, 312. 35, 386. 59, 613
„ GV. 35, 386.
„ Aenderung der Staatsgarantie. 51, 532.
„ Haltestelle Heinersdorf eröffnet. 57, 594.
„ Station Tschernhausen f. Gesammtverkehr eröffnet. 81, 812.
Szatmár-Nagy-Banyaer E. GB. 44, 462.
Taraczthalbahn. GV. 57, 594.
Torontaler Lokal-E. GV. 61, 631.

Ungarn.

1. Allgemeines.

„ Bahnnetz. Entwickelung in 1891. 97, 969.
„ v. Baross über die Entwickelung der Staatsbahnen. 11, 116.
„ v. Baross †. 38, 407.
„ Budapester elektrische Stadtbahn. 7, 75. 53, 552. 61, 631.
„ Centr.-Abrechn.-Büreau. 69, 702.
„ Cessionen. Gebührenpflichtigkeit bei Frachtreklamationen. 7, 74.
„ Eisenbahn-Fachingenieure. 15, 160
„ Eisernes Thor. 97, 969. 102, 1006.
„ Fahrbetriebsmittel. Bestand Ende 1891. 29, 311.
„ Gebührenrückersätze und Tarifbegünstigungen. 23, 246.
„ Getreideausfuhr. Vorkehrungen. 57, 592.
„ Hohlmaassangabe in den Frachtbriefen. 34, 363.
„ Lokalbahnen (schmalspurige). 73, 737. 76, 763.
„ v. Lukács, Handelsminister. 59, 611.
„ „ Programm desselben. 65, 663.
„ Ministerium Wekerle. Verkehrsprogramm. 95, 944.
„ Personalnachrichten. 38, 407. 59, 611. 61, 632. 85, 851.
„ Refaktien (geheime) der Staatsbahnen. 5, 48. 11, 117.
„ Schadenversicherungs-Verband der Eisenbahnen. 45, 473.
„ Schiebedienst bei Personenzügen. 85, 851.
„ Vertrag zwischen der Regierung und der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. 5, 48.
„ Zonentarif. 21, 222.

2. Projekte, Vorarbeiten, Konzessionen und Bauten.

„ Aranyos-Mazott-Privigye-Zsolna. 34, 365.
„ Balaton-Szent György-Somogy-Szobb. 91, 908.
„ Budapester Industriebahn. 73, 740.
„ Budapest-Gran. 67, 681. 87, 874.
„ Eperjes-Bartfeld. 58, 403.
„ Gross-Becskerek-Pancsova. 91, 908.
„ Gunja-Brckaer E. 91, 908
„ Haraszti-Ráczkeve. 29, 312.
„ Héjasfalva-Székely-Udvarhely. 63, 648.
„ Janjice-Bugojno nebst Flügelbahn Dolnji-Vakuf-Jajce. 55, 570. 62, 641. 67, 681.
„ Kovaszna-Térrét. 63, 648.
„ Kralovan-Oesterr. Landesgrenze. 83, 831.
„ Leva-Lundenburg nebst Zweigbahn. 34, 365.
„ Mármaros-Sziget-Körösmezö-Landesgrenze. 40, 425. 51, 532. 79, 794.
„ Muranyvölgyer E. 91, 908.
„ Nagy-Károly-Zsadány-Somkut-Barlafalu. 73, 740. 83, 831.
„ Novimarow-Zagorianer E. 77, 776.
„ Oedenburg-Pressburg. 29, 312.
„ Ofen-Gellertberg. 1, 7.
„ Palics-Theresiopel. 83, 831.
„ Ráczkeve-Neusatz. 13, 138.
„ Szarvas-Mezöhegyes. 91, 908
„ Zsitvathalbahn. 91, 908.

3. Eröffnungen.

„ Donauufer-Ringbahn. 89, 890.
„ Felek-Fogaras. 95, 945.
„ Haraszti-Ráczkeve. 91, 909.
„ Igló-Löcse. 89, 891. 99, 987.
„ Késmárk-Szepes-Bela (Diln). 53, 552. 63, 648.
„ Kronstadt-Hetfalu (Dampfstrassenbahn). 31, 332.
„ Kronstadt-Hoszufalu. 31, 332.
„ Nagy-Szeben (Hermannstadt)-Felek. 75, 757.
„ Petroszény-Lupény. 65, 664.
„ Putnok-Kiralder Flügelbahn. 9, 96.
„ Tokod-Annavölgy. 59, 613.

4. Parlamentarisches.

„ Thronrede. 5, 47.
„ Interpellationsbeantwortung, betr. Verstaatlichung des Ungar. Netzes der St.-E.-G. 31, 331. 95, 944.
„ Gesetzentwurf, betr. den Bahnbau Marmaros-Sziget-Körösmezö-Landesgrenze. Berathung und Annahme seitens des Abgeordnetenhauses. 40, 425. 51, 532.
„ Budget des Handelsministeriums. 47, 489. 49, 511.
„ Staatsvoranschlag für 1893. 81, 810. 89, 890.
„ Gesetzentwurf, betr. Vertiefung des Kanals am Eisernen Thor. Berathung und Annahme. 87, 873. 97, 969 102, 1006.
Ungarische Nordostbahn. GV. 57, 594.
Ungar. Staatsbahnen. Betriebseinnahmen in 1891. 5, 49.
„ Personalnachrichten. 23, 246. 61, 632. 97, 971.
„ Fahrkarten-Stadtbüreaus in den Balkanländern. 27, 287.
„ Betriebsleitungen. 34, 364.
„ Eröffnung von Stationen. 57, 594. 75, 758. 99, 988.
„ „ von Strecken (siehe Ungarn unter 3).
„ Frachtentarife. Veränderungen. 59, 612. 71, 719.
„ Aenderung von Stationsnamen. 69, 702.
Ungarische Westbahn. GB. 32, 344.
„ Prioritätsaktien betreffend. 63, 649 67, 683. 71, 720.
Ungarisch-Galizische E. GB. 42, 443.
Verein Deutscher Eisenb.-Verwaltungen
„ Betriebslängen der Vereinsbahnen 3, 20. 56, 580
„ Zusammenstellbare Fahrscheinhefte. 30, 318.
„ GV. Tagesordnung. 55, 567.
„ „ Festbericht. 63, 645.
„ „ Protokoll. 65, 657. 66, 667.
„ Preisvertheilung. 56, 579.
„ Abrechnungsstelle in 1891/92 58, 600.
„ Rundschreiben v. 27/10 92. 87, 871.
„ Betriebsreglement. 95, 941. 96, 955
„ Statistik der Achsbrüche usw. für 1891. 96, 957.
Warstein-Lippstadter E. GB. 76, 768.
Weimar-Geraer E. GB. 39, 414.
„ GV. 43, 454.
Werrabahn. Anleihe. 8, 84.
„ GB. 46, 480.
„ GV. 50, 524.
„ Coburg-Rodach eröffn. 52, 542.
„ Abfertigungsbefugnisse der Stat. Grosswalbur u. Wiesenfeld. 72, 729.
Wien-Aspang E. GB. 53, 552
Wiener Lokalbahnen. GV. 32, 344.
Wien-Pottendorf-W.-Neustädter E. GV. und GB. 17, 183.
Wittmannsdorf-Ebenfurt. GB. 53, 552.

Württemberg.

„ Beirath der Verkehrsanstalten. 12, 129. 66, 672.
„ Mitteleuropäische Einheitszeit. 20, 216. 24, 255.
„ Personalnachrichten. 36, 390.
Württembergische Staatsbahnen.
„ Dienstkleidung der Beamten. 2, 15.
„ Eröffnung der Strecken:
„ „ Nagold-Altensteig. 2, 15.
„ „ Reutlingen-Honau. 45, 470. Beschreibung. 48, 501.
„ „ Schiltach-Schramberg. 80, 803. Beschreibung. 88, 882.
„ „ Waldenburg-Künzelsau. 79, 792
„ Eröffnung der Stationen Beutelsbach. 30, 319. Ehrenstein. 78, 783
„ Personalnachrichten. 2, 16. 12, 132. 20, 216. 33, 358. 37, 394. 66, 676. 71, 721. 72, 732. 78, 785. 82, 826. 88, 886 101, 1002.
„ GB. für 1890/91. 34, 361. 40, 424.
„ Rückfahrkarten. Gültigkeit verlängert. 54, 562.
„ Rechnungsergebnisse für 1891/92. 86, 861.
„ Hauptfinanzetat für 1893/95. 101, 1001.
Zittau-Reichenberger E. GB 52, 543
Zwolenowes-Smecnaer E. GV. 36, 385.

B. Ausland.

Afrika.

„ Aegypten. Suezkanal-Gesellschaft. 58, 604.
„ „ Aegyptische E. Bauverdingung. 47, 495.
„ „ Siut-Dschirdscheh E. Eröffnung. 58, 604.
„ Algier. Betriebsverhältnisse der Bahnen. 50, 526.
„ „ Gemeinnützigkeitserklärungen. Dampfstrassenbahnen. 27, 292. 58, 604.
„ „ Gesetz, betr. die Tuat-E. 27, 292.
„ „ Projekte: Sahara-E. 3, 24. 47, 494 Aïn-Sefra-Djenien-Bou-Rezy 3, 25. 16, 176.
„ „ Bona-Gelma E. 58, 603.
„ „ Franz.-Algerische E. 95, 949.
„ „ Ostalgerische E. 16, 176. 58, 603.
„ „ Westalgerische E. 3, 24. 75, 762.
„ Deutsche Besitzungen. Usumbaralinie. 15, 164. 58, 604. 95, 948.
„ „ Bahn- und Hafenprojekt in Südwestafrika. 75, 762 95, 948.
„ Englische Besitzungen. Projekt Mombassa-Victoria-Nyanza. 28, 301. 75, 762. 95, 948. (siehe auch Kapland).
„ Französische Besitzungen (siehe Algier und Tunis).
„ Kapland. Bahnbauten. 15, 165.
„ „ Bahneröffnungen. 47, 495.
„ „ Betriebsergebnisse der Bahnen in 1890. 75, 761.
„ Kongostaat. Kongo-E. 47, 495.
„ Marokko. Projekte Tanger-Fez. 58, 604. Aïn-Sefra. 95, 949.
„ Natal. Einnahme des Bahnnetzes in 1891. 47, 495.
„ Oranje-Freistaat. Eisenbahnbau. 15, 165.
„ Portugiesische Besitzungen. Eisenbahnprojekte und -Bauten in Ostafrika 28, 301.
„ „ Ueberlandbahn. 3, 23. 47, 495.
„ Südafrikanische Republik (Transvaal). Niederl.-Südafrikanische E 85, 849. 86, 862. 87, 869. 90, 899.
„ Tunis. Ausbau des Bahnnetzes. 16, 175. 28, 301. 47, 495. 95, 948.

Amerika, Mittel-.

„ Interkontinentale E. 68, 685. 87, 875.
„ Columbia. Eisenbahnbauten. 62, 640.
„ „ Panamakanal. 16, 175.
„ Costa Ricas Eisenbahnen. 17, 187. 28, 303. 55, 575.
„ Cuba. United Railways. 40, 431.
„ Guatemala. Konzessionen. 74, 751.
„ Mexiko. Bahnnetz. 3, 26. 91, 912.
„ „ Eisenbahnverhältnisse. 51, 537. 76, 771.
„ „ Konzessionen. 40, 431. 68, 693.
„ „ Mexikanische E. 68, 693.
„ „ Tehuantepec-E. 37, 396.
„ Portorico. Portorico-E. 74, 751.

Amerika, Nord-.

1. Allgemeines.

„ Dividenden. 19, 207. 23, 250. 28, 302. 37, 396. 48, 507. 56, 587. 62, 640 81, 815. 88, 885.
„ Eisenbahnbauten in 1891. 10, 106.
„ Engl. und Amerik. Bahnen. Vergleich. 4, 35.
„ Interkontinentale E. 68, 685. 87, 875.
„ Strassenbahnen. 23, 249.

2. Einzelne Staaten.

„ Kanada. Betriebseröffnungen in 1890/91. 23, 249.
„ „ Entwickelung der Eisenbahnen. 62, 640.
„ „ Jahresbericht der Bahnen. 47, 496.
„ „ St Clairtunnel. 3, 26. 93, 929.
„ „ Einzelne Bahnen.
„ „ „ Chignecto Schiffs-E. 23, 250. 56, 587.
„ „ „ Ueberlandbahn. 23, 249.
„ Vereinigte Staaten.
„ „ Arbeitszeit-Festsetzung für die Bahnbediensteten im Staate Newyork. 56, 587.
„ „ Baltimore Stadthochbahnen. 56, 588.
„ „ Blocksignale 48, 506. 49, 516.
„ „ Boston. Personenverkehr der Bahnen. 56, 587.
„ „ Bremsungen bei hohen Zuggeschwindigkeiten. 83, 833.
„ „ Bremsversuche mit Westinghouse- u. Newyork-Luftbremsen. 32, 339.
„ „ Briefpost (elektr.). 13, 140.
„ „ Bundesverkehrsgesetz betr. 3, 25. 48, 507. 68, 692.
„ „ Chicago. Weltausstellung. 3, 27. 18, 196. 33, 358. 36, 389. 51, 537. 70, 714. 97, 972.
„ „ „ Centralbahnhofsgebäude. 27, 293.
„ „ „ Stadt-Hochbahn. 47, 496. 55, 574.
„ „ „ Gürtelbahn. 47, 496. 83, 832.
„ „ „ Eisenbahnverhältnisse 60, 621.
„ „ Eisenbahnbauten in 1892. 58, 604.
„ „ Eisenbahn-Gesetzgebung u. ihre finanzielle Wirkung. 11, 112.
„ „ Eisenbahnprojekte. 55, 574. 67, 684.
„ „ Eisenbahnstatistik. 12, 131.
„ „ Empire State Expresszug. 47, 495.
„ „ Entwickelung u. Ergebnisse der Eisenbahnen. 70, 713. 76, 771.
„ „ Lokomotiven (elektr.). 28, 302. 83, 832. 93, 929.
„ „ „ (grösste). 16, 176.
„ „ „ (Verbund-). 10, 106. 21, 227.
„ „ Mississippi - Eisenbahnbrücke bei Memphis. 52, 546
„ „ Newjersey. Ueberwachung der Bahnen. 36, 389.
„ „ Newyork-Chicago. 18 Stunden-Fahrzeit projektirt. 23, 249.
„ „ Newyorker Bahnen. Personenverkehr bei der Columbusfeier. 89, 892.
„ „ „ Brückenprojekte. 19, 207. 68, 692.
„ „ „ Hochbahnen. 60, 625.
„ „ Schneekehrmaschinen (elektr.). 36, 389.
„ „ Spurweiten der Bahnen. 3, 25.
„ „ Streik in Buffalo. 82, 824
„ „ Unfälle in 1889/90. 10, 106. Desgleichen in 1891. 49, 516. 68, 691. 88, 885.
„ „ „ bei Hastings. 10, 105; in Harrisbury. 58, 604; bei Boston. 83, 832.
„ „ Versicherung des Reisegepäcks. 28, 303.
„ „ Weltausstellung (s. Chicago).
„ „ Westinghouse-Bremse. 32, 339. 56, 587. 100, 995.
„ „ Zuggeschwindigkeit (grösste). 28, 301. 100, 995.
„ „ Einzelne Bahnen.
„ „ „ Baltimore Beltbahn. 48, 507.
„ „ „ Bostoner Stadtbahn. 37, 396.
„ „ „ Charleston, Cincinnati und Chicago E. 21, 227.
„ „ „ Chesapeake und Ohiobahn. 82, 824.
„ „ „ Chicago, Burlington u. Quincybahn. 37, 396. 49, 516.
„ „ „ Erie-E. GB. 3, 25.
„ „ „ Great Northern. 21, 227. 40, 432.
„ „ „ Illinois Centralbahn. 87, 875.
„ „ „ Newyork Central u. Hudson River E. 21, 227. 23, 250.
„ „ „ Newyork u. Harlem E. 49, 516.
„ „ „ North Carolina E. 28, 302.
„ „ „ Pennsylvania-E. 23, 249. 58, 604.
„ „ „ Philadelphia und Erie-E. 21, 227
„ „ „ Rio Grande Southern. 21, 227.

Amerika, Süd-.

„ Interkontinentale E. 68, 685. 87, 875.
„ Transandinobahn 63, 643. 64, 651.
„ Argentinien. Botschaft und Denkschrift, betr. das Eisenbahnwesen. 62, 640. 83, 833.
„ „ Haftung für verspätete Lieferung, Verlust oder Beschädigung beförderter Güter. 40, 430.
„ „ Stand des Eisenbahnwesens in 1890. 28, 302
„ „ Zinsgewährleistungs-Gesetz. 4, 36. 40, 430.
„ „ Einzelne Bahnen.
„ „ „ Buenos Ayres and Ensenada. 62, 641.
„ „ „ Buenos Ayres and Pacific. 40, 430.
„ „ „ Buenos Ayres and Rosario. 4, 36. 40, 430. 94, 940.
„ „ „ Buenos Ayres Great Southern. 40, 430.
„ „ „ Buenos Ayres Northern. 28, 302.
„ „ „ Buenos Ayres Western. 40, 430. 94, 940.
„ „ „ Central Argent E. 40, 430. 62, 641.
„ „ „ Cordoba Central. 83, 834.
„ „ „ Cordoba- und Nordwestbahn. 60, 626.
„ „ „ Französ. Gesellsch. d. Prov.-B. von Santa Fé. 30, 321. 40, 430.
„ „ „ Gr. Südbahn. 60, 626.
„ „ „ Gr. Westbahn. 47, 496.
„ „ „ Nordwest Argent. E. 83, 834.
„ Bolivia. Eisenbahnkonzession. 93, 929.
„ Brasilien. Eisenbahnkonzessionen u. Projekte. 23, 251. 60, 626.
„ „ Eisenbahnschwindel. 47, 496.
„ „ Gesetzentwurf, betr. Aenderung d. Zinsengewähr f. Eisenbahnen. 91, 911.
„ „ Staatsbahnnetz. 24, 259.
„ „ Wirthschaftl. Lage, Verkehrsbedingungen und Bahnnetz der Einzelstaaten. 70, 707. 71, 716. 72, 727. 73, 738. 74, 747.
„ „ Einzelne Bahnen. Alagoas E. 47, 496.
„ „ „ Centralbahn. 60, 626.
„ „ „ Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil. 23, 250. 47, 496.
„ „ „ Minas and Rio Railway Company. 23, 250.
„ „ „ Paulistabahn. 62, 640.
„ „ „ Rio Claro-E. 23, 250.
„ „ „ Sao Paulo-E. 55, 574.
„ „ „ Sarocabana E 60, 626.
„ „ „ Southern Brazilian Rio Grande do Sul. 91, 912.
„ Chile. Eisenbahnwesen. 62, 640. 93, 929.
„ „ Autofagasta u. Bolivia E. 55, 575. 83, 834.
„ Ecuador. Auswärtige sichergestellte Schuld 5, 50.
„ „ Companhia del ferrocarril nacional del Ecuador. 23, 251. 68, 692.
„ Kolumbia. Bericht über das Eisenbahnwesen 40, 431.
„ Paraguay. Bahnprojekt. 5, 50.
„ Peru. Eisenbahnnetz. 5, 51. 62, 641.
„ „ Eisenbahnprojekt. 62, 641.
„ Uruguay. Stand des Eisenbahnwesens. 40, 430.
„ „ Umwandlung der öffentlichen Schuld. 4, 36. 23, 251. 68, 692.
„ „ Einzelne Bahnen. Central. 40, 431.
„ „ „ North Western of Uruguay. 68, 692.
„ „ „ Uruguay-Northern 23, 251.
„ Venezuela. Gr. Venezuela E. 83, 834.
„ „ La Guaira and Caracas. 83, 834. 94, 939.

Asien.

„ Anam. Eisenbahnprojekt. 95, 947.
„ Britisch-Indien. Ceylons Bahnen in 1890. 14, 151.
„ „ Eisenbahnprojekte. 78, 784.
„ „ Entwickelung des Bahnwesens. 6, 62. 14, 151. 95, 947.
„ China. Ausbau des Bahnnetzes. 65, 666. 95, 948.
„ Französisch-Indien. Pondicherry-E. 95, 947.
„ Japans Verkehrswesen. 39, 409.
„ „ Eisenbahnen. 77, 779.
„ Kleinasien u. Syrien (siehe Türkei).
„ Niederländ.-Indien. Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in 1891. 90, 901.
„ Siam. Bangkok-Korat. 14, 151.

Australien. Eisenbahnnetz. 11, 119. 24, 259.

Belgien.

1. Allgemeines.

„ Betriebsergebnisse des gesammten Eisenbahnnetzes in 1890 38, 404.
„ Brüsseler Seehafen. 9, 98.
„ Eisenbahnkonzession. Gerichtliche Auslegung. 9, 98.
„ Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen. 54, 563.
„ Internat. Eisenbahn - Hilfsgesellschaft. 38, 405.
„ Personentarif-Erhöhung. 21, 224.
„ Projekte. 67, 684. 70, 712. 88, 884.
„ Seilbahnen. 70, 712.
„ Strassenbahnen. 21, 224. 38, 405. 44, 464.
„ Zonenzeit. 9, 97.

2. Einzelne Bahnen.

„ Allgem. Nebenbahn-Ges. 88, 884.
„ Antwerpen-Genter E. GB. 43, 455
„ Belgische Staatsbahnen. GB. für 1890. 9, 97.
„ „ Einnahmen in 1891. 44, 464.
„ Braine-Genter E. GB. 43, 456.
„ Chimaybahn. GB. 54, 563.
„ Eecloo-Brügger E. GB. 54, 563.
„ Eecloo-Genter E. GB. 43, 455
„ Gent-Terneuzener E. GB. 38, 404.
„ Grand Central Belge E. GB. 32, 344.
„ Hasselt-Maeseycker E. GB. 43, 455.
„ Lüttich-Limburger E. GB. 70, 712.
„ Lüttich-Namurer E. Anleihen. 38, 404.

„ Nationale Nebenbahn-Ges. Betriebseröffnungen 9, 98. 21, 224. 43, 455. 88, 884.
„ „ Juristischer Charakter derselben. 9, 98.
„ Ostbelgische E. GB. 43, 455
„ Sambre-Maas E.-Ges. GV. 88, 884.
„ Termonde-St. Nicolas GB 54, 563.
„ Tournai-Jurbise u. Landen-Hasselt. GB. 38, 404. 88, 884.
„ Westflandrische E GB. 9, 98. 44, 464.

Bulgarien.

„ Bulgarische Staatsbahnen. Einnahmen in 1891, Voranschlag für 1892 usw. 91, 911.
„ Projekt Sofia-Pernik 56, 586

Dänemark. Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in 1890/91. 22, 236.
„ 25 Jahre Staatsbahnbetrieb. 97, 967. 98, 976.

England.

1. Allgemeines.

„ Ausstand der Kohlenarbeiter in der Grafschaft Durham. 33, 354.
„ Bauten u. Projekte. Glasgower Centralb. 77, 777.
„ „ Heaton Lodge-Wortley. 44, 466.
„ „ Lancashire u. Derbyshire E. 35, 375
„ „ Liverpooler elektr. Hochbahn. 72, 732
„ „ Londoner elektr. Untergrundbahnen. 17, 184. 22, 238. 39, 416. 44, 465/466. 60, 625. 68, 690. 82, 822.
„ „ Manchester-Glasgow 91, 911.
„ „ Warrington-Sutton. 17, 184.
„ „ Wirral-E. 91, 910
„ „ Wrexham u. Ellesmere E. 38, 403.
„ Betriebsergebnisse der Bahnen in 1891 72, 726. Berichtigung. 74, 752
„ Dienstdauer d. Eisenbahnbeamten. 17, 184. 27, 290. 36, 389. 37, 395. 60, 625.
„ Entwickelung des Bahnwesens. 37, 395.
„ Gesetzesvorlagen der Eisenbahngesellschaften für 1892. 18, 195.
„ Handelsamt Berichte. 17, 183. 72, 731.
„ Londoner Arbeiterzüge. 29, 314.
„ „ Riesenthurm. 65, 666.
„ „ Schnellverkehr. 88, 884.
„ „ Strassenbahn - Verstadtlichung. 89, 892
„ „ Untergrundbahnen. 19, 201. 37, 396 (siehe auch Bauten u. Projekte).
„ Sicherungsanlagen der Bahnen. 72, 731.
„ Southamptoner Docks 37, 396. 87, 875.
„ Stadtbahnen. Zur Frage derselben. 15, 156.
„ Unfälle in 1891. 97, 971.
„ Versicherung gegen Eisenbahnunfälle. 17, 184.
„ II. Wagenklasse in Irland. 17, 184.
„ desgl. Abschaffung derselben in England. 101, 1002.
„ Weitspur. 40, 429. 54, 565.
„ Zuggeschwindigkeiten. 81, 814.

2. Einzelne Bahnen.

„ Caledonische E. 24, 258.
„ Centrallondonbahn. 22, 238
„ City- u. Südlondonbahn. 3, 23. 22, 238. 68, 690.
„ Cork, Blackrock u. Passagebahn. 24, 258. 72, 732.
„ Distriktbahn. 15, 156. 18, 195. 29, 314.
„ Irische Nordbahn. 77, 778.
„ London, Chatham u. Doverbahnen. 82, 822.
„ Manchester, Sheffield u. Lincolnshire E. 27, 290. 33, 355. 39, 416. 44, 465 54, 565.
„ Mersey-E. 87, 875.
„ Metropolitanbahn. 15, 156 18, 195. 29, 314. 54, 565. 72, 732.
„ Mittellandbahn. 23, 248. 24, 259
„ Nordbahn. 27, 291.
„ Nordbritische E. 24, 258.
„ Nordlondonbahn. 24, 258. 29, 314
„ Nordostbahn. 55, 574
„ Nordwestbahn. 25, 258. 27, 290
„ Ostbahn 38, 404 82, 823. 89, 892.
„ Ostlondonbahn. 65, 666.
„ Südostbahn 23, 248. 82, 822.
„ Südwestbahn. 47, 494. 87, 875
„ Westbahn. 27, 290.

Frankreich.

1. Allgemeines.

„ Anstellung u. Altersversorgung der Bahnbeamten. Gesetzentwurf. 15, 160.
„ Aufgabefrist für Lebensmittel. 91, 910.
„ Bahnbauten. Geldbewilligungen für 1892. 12, 130; desgl. für 1893 58, 602.
„ Bahneröffnungen. 6, 61. 12, 131. 27, 289. 30. 321. 35, 374. 43, 456. 47, 492. 51, 535 57, 596. 62, 636. 68, 691. 72, 731. 79, 795 91, 910
„ Bahnnetz. Umfang Anfang 1892 27, 289
„ Bestätterungsfristen 31, 333.
„ Betriebsergebnisse der 6 grossen Gesellschaften. 68, 691.
„ „ der Lokalbahnen 30, 320 79, 796.
„ Betriebsordnung. 75, 760 96, 959.
„ Brücke über den Kanal. 72, 731.
„ Dynamitbeförderung 47, 493. 68, 691. 72, 731.
„ Eisenbahnbedienstete. Anstellung u. Altersversorgung. 15, 160.
„ „ Rechtliche Stellung der Staats- bezw. Gesellschaftsbeamten. 31, 333. 52, 545.
„ „ Betheiligung der Staatsbeamten am Reingewinne. 38, 406.
„ Eisenbahnwesen. Betheiligung an der Ausstellung in Chicago. 68, 690.
„ Fahrkarten zum halben Tarif. 89, 891.
„ Fahrplanzeit. 89, 892.
„ Fahrpreisermässigung für Eisenbahnbedienstete 15, 160.
„ Frachterstattung. 86, 814
„ Frachtgutstellen. 6, 61. 91, 910
„ Gemeinnützigkeitserklärungen. 6, 61. 12, 131. 27, 289. 43, 456. 47, 492. 51, 535. 57, 596. 68, 691. 72, 731. 79, 795. 96, 959.
„ Gendarmeriebeförderung. 52, 544.
„ Gerichtsstand der Eisenb.-Gesellschaften. 82, 821.
„ Grenzverkehr mit Spanien im Januar 1892. 21, 224.
„ Gütertarifgesetz. 40, 429
„ Güterwagen. Beistellung zur Selbstbeladung. 14, 150.
„ Kohlensäurebeförderung. 62, 636.
„ Konzessionen. 35, 374 57, 597. 72, 731.
„ Konzessionsübertragungen 12, 131. 35, 374. 57, 597. 64, 655.
„ Leichenbeförderung verstorbener Soldaten. 52, 544
„ Lieferfrist-Bemessung. 82, 822
„ Lokalbahnen. Geldbeschaffung. 68, 691.
„ Lokalbahngesellschaften (neue). 6, 61.
„ Lokalbahnrückkauf. 30, 321. 44, 465
„ Lokal- u Strassenbahnen. Berichterstattung über Unfälle. 15, 160.
„ Lokal- u. Strassenbahngesetz. 27, 289. 47, 493.
„ Lokomotivpersonal. Dienstzeit bzw. Ergänzung desselben. 42, 445.
„ Militärisches. Ausbildung d. Eisenbahntruppen. 6, 60
„ „ Beförderung der Reservisten u. Wehrleute 62, 636
„ „ Speisestationen bei Truppenzusammenziehungen. 62, 636.
„ „ Rückbeförderung der Manövertruppen. 96, 959
„ Nachnahmesendungen. 27, 290
„ Nebengebühren u Ausnahmetarife. 57, 572.
„ Paris. Bahnbauten. 43, 456.
„ „ Stadtbahn. 14, 150 62, 637 91, 910.
„ „ Strassenverkehr in 1891 64, 655.
„ „ Vorortbahnen 64, 655.
„ „ Zeitkarten im Vorortverkehr. 76, 769.
„ Personalnachrichten. 15, 161. 17, 186. 21, 226. 28, 301. 31, 333 38, 406. 44, 465. 47, 493 52, 545. 64, 656. 69, 704 76, 769 82, 822 87, 874.
„ Projekte 14, 150. 21, 225. 35, 375. 62, 637. 92, 920
„ Sonntagsruhe der Bahnbeamten. 36, 387.
„ Staatsaufsicht über d. Bahnbetrieb. 40, 429. 62, 637. 87, 874.
„ Staatsbahnbeamte Rechtliche Stellung. 31, 333
„ „ Betheiligung am Reingewinn. 38, 406.
„ Steuer für Fahrkarten und Eilgut. 12, 130.
„ Strassenbahnen. 62, 637.
„ Südkanäle. Verstaatlichung. 36, 387
„ Tarifermässigung. 25, 263. 26, 273.
„ Tarif für kleine Packete. 81, 814.
„ Tarifwesen. 31, 327.
„ Unfälle. 15, 160 81, 814 92, 920.
„ Verkehrsordnung. 75, 760. 96, 959.
„ Versicherung gegen Frachtbeschädigungen. 44, 465.
„ Verwaltungs - Aufsichtskommissare. Befugnisse. 28, 300.

2. Einzelne Bahnen.

„ Allgem. Gesellschaft f. wirthschaftliche Bahnen. 62, 637.
„ Arles-St. Louis du Rhône E. 30, 321.
„ Compagnie des nouveaux chemins de fer Français (Paris et extensions). 92, 919.
„ Departements E.-G. GB. 36, 386.
„ Nationale Schmalspurbahn. 27, 289. 62, 636.
„ Nordbahn. Versuchsfahrt. 6, 61.
„ „ Anleihe und Uebergang Stains-Pierrefitt. 12, 130.
„ „ Zeitkarten. 36, 387.
„ „ GB. für 1891. 48, 505.
„ „ Pariser Stadtbahnlinien. 79, 795.
„ Orléansbahn. Theilbetriebsrechnung. 12, 130. 62, 636. 72, 731.
„ „ GB. für 1891. 49, 515
„ „ Familien-Zeitkarten. 62, 636.
„ „ Getreide- und Mehltarif. 72, 731.
„ Ostbahn. Beleuchtung des Pariser Ostbahnhofs. 15, 160.
„ „ Geldbewilligung f. Ergänzungsbauten. 72, 731.
„ Paris - Lyon - Mittelmeerbahn. Betrieb der Marseiller Hafenbahn. 17, 185.
„ „ Familienunterstützungen. 17, 185.
„ „ Wiederannahme von Ausständigen. 62, 636.
„ Staatsbahn. Aenderung in d. Verwaltung. 87, 874.
„ Südbahn (Midi). GB. 50, 525.
„ „ Verstaatlichung betr. 56, 584.
„ „ Gasthausbetrieb. 62, 636
„ Südfrankreich-E. (Sud de la France). Konzessionen usw. 30, 321.
„ „ GB. 53, 555.
„ „ Strategische Linien. 58, 602.

„ Westbahn. Argenteuil - Mantes. 27, 289.
„ „ Einverleibung des Eurenetzes. 57, 597.
„ „ Moulineauxlinie. 58, 602.
„ „ Pariser Vorortverkehr. 68, 686.
„ „ Theilbetriebsrechnung. 72, 731.
„ Wirthschaftliche Bahnen des Nordens. GB. 53, 555.
„ „ Fusion betr. 91, 910.

Griechenland.

„ Eisenbahnbauten. 8, 86.
„ Attische E. GB. 42, 447.
„ Piräus - Athen - Peloponnes E. 42, 446. 74, 751.
„ Thessalische E. GB. 56, 587.

Italien.

1. Allgemeines.

„ Bahneröffnungen. 35, 375. 49, 513 61, 632. 76, 769. 84, 844 94, 938.
„ Bahnpolizei-Reglement. 76, 770.
„ Bauten, Konzessionen u. Projekte. 15, 163. 23, 247. 38, 405. 50, 525. 63, 649. 76, 770. 77, 778. 84, 845. 94, 938.
„ Brücken (neue). 88, 883.
„ Dampfstrassen-, elektrische u. Seilbahnen. 15, 163. 23, 248. 39, 415. 52, 546 65, 665. 79, 796. 88, 883. 94, 938.
„ Eisenbahnverkehr über See. 36, 387. 62, 638.
„ Lokalbahngesetz. 39, 416.
„ Lokalbahnverein. 62, 638.
„ Lüftung grosser Tunnels. 15, 162.
„ Luxuszüge. 22, 238. 62, 638. 94, 938.
„ Massengut, minderwerthes. 15, 162.
„ Personalnachrichten. 15, 164. 39, 416. 52, 546. 88, 883. 94, 939.
„ Schwerkraftzüge. 15, 162. 76, 770.
„ Telegraphenwesen i. 1891/92. 94, 938.
„ Unfall bei Grassano. 49, 517. 88, 883.
„ Wagenbeleuchtung (elektr.). 84, 845.
„ Weinbeförderung. 36, 387. 51, 536. 62, 638.
„ Zugverspätungen. Verantwortlichkeit der Verwaltungen. 49, 514.

2. Einzelne Bahnen.

„ Adriatisches Netz. GV. 62, 638.
„ „ Personalnachrichten. 76, 770.
„ „ GB. für 1891. 77, 778. 79, 796.
„ „ Antheilsystem projektirt. 94, 938.
„ Biella-E. GB. 65, 665.
„ Canaveser Centralbahnen. 52, 546.
„ Mittelmeernetz. GB. für 1890/91. 15, 162. 51, 536.
„ „ Betriebseintheilung. 61, 632.
„ Neapel-Bajano. 22, 238. 52, 546.
„ Nordmailändische E. Einnahmen in 1891. 22, 238.
„ „ Schwerkraftzüge. 15, 162. 36, 388. 76, 770.
„ Novara-Seregno. Vergleich mit den Gläubigern. 51, 536.
„ Sardinische E. (Kgl. Gesellschaft.) GB. für 1891. 52, 545.
„ Sardinische Sekundärb. 23, 247
„ Sassuolo - Modena - Mirandola. GB. 65, 665.
„ Sicilianische E. GB. für 1890/91. 52, 545. Desgl. für 1891/92. 88, 883.
„ Turin-Ciriè-Lanzo. 52, 546.

Luxemburg.

„ Luxemburger Sekundärbahn. GB. 37, 394.
„ Prinz Heinrichbahn. GB. 44, 464.
„ Wilhelm-Luxemburg.-E. GB. 71, 721.
„ „ Lorentzweiler H. eröffn. 62, 635

Niederlande.

1. Allgemeines.

„ Cholera. Maassnahmen gegen dieselbe. 74, 750.
„ Eisenbahnstatistik für 1890. 21, 224.
„ Konzessionen. 92, 919.
„ Postverkehr London-Berlin. 92, 919.
„ Strassenbahnen mit Dampf- usw. Betrieb. 37, 395. 68, 689. 92, 919.
„ Strassenbahnwesen. 10, 105.

2. Einzelne Bahnen.

„ Almelo-Salzbergen. GB. 70, 710.
„ Holländische E. GB. 68, 689.
„ „ Beelenkamp, Dienstjubiläum. 63, 650.
„ Niederl. Centralb. GB. 70, 711.
„ Niederl. Lokal - E. Veräusserung betr. 74, 750.
„ Niederl. Staats-E.-G. GB. 69, 703.
„ „ Budget für 1893. 92, 919.
„ Niederl. Südostb. Verkauf betr. 70, 711.
„ Niederl. - Westfälische E. GB. 74, 750.
„ Nordbrabant - Deutsche E. GB. 70, 711.

Portugal.

„ Finanzlage. 16, 174.
„ Eisenbahn Salamanca - Portugiesische Grenze. 59, 615.
„ Portugiesische E. 16, 174. 34, 366. 59, 615. 70, 713. 92, 920.

Rumänien.

„ Anleihe. 56, 586.
„ Eisenbahnprojekte. 8, 86. 42, 446.
„ Waslui-Jassy eröffn. 56, 586.

Russland.

1. Allgemeines.

„ Allerhöchster Befehl, betr. Beseitigung von Missständen bei Behandlung von Eisenbahnangelegenheiten. 19, 207.
„ Anschlussgeleise. Bauvorschriften 95, 946.
„ Bahnnetz. Ausbau in 1891. 85, 853.
„ Bericht des Finanzministers über das Eisenbahnwesen. 19, 206.
„ Betriebsergebnisse der Bahnen in 1891. 31, 334. 75, 760.
„ „ im Januar-August 1892. 34, 366. 46, 481. 53, 553. 60, 623. 70, 711. 80, 804. 95, 946. 100, 993.
„ „ der Staatsbahnen in 1891. 40, 428.
„ Cholera. Vorsichtsmaassregeln 53, 554. 60, 624.
„ Desinfizirung von Personenwagen. 42, 446.
„ Eisenbahnbauten. Zurückstellung bezw. Beaufsichtigung. 38, 407. 60, 624.
„ Eisenbahnbudgets. Aufstellung u. Vorlage. 66, 672
„ Eisenbahnkongress 27, 291.
„ Finnlands Staatsbahnen in 1890. 13, 135.
„ Frachtbriefduplikate. 42, 446.
„ Freikartenfrage. 36, 388.
„ Getreidebeförderung in loser Schüttung. 81, 813.
„ Güterbewegung in 1890. 73, 734. 74, 746.
„ Güterwagen für Militärtransporte. 53, 554. 65, 665.
„ „ normalmässige Herstellung. 65, 665.
„ „ gestattete Mehrbelastung. 81, 813.
„ Ingenieure der Verkehrsanstalten. 33, 353.
„ Leistungsfähigkeit der Bahnen im Kriegsfall. 40, 427.
„ Lokomotiven. Bezug aus dem Auslande. 75, 760.
„ Medizinalverordnung, einheitliche. 27, 291.
„ Ministerialerlass, betr. Bestätigung der höheren Betriebsbeamten. 36, 388.
„ „ betr. Zurückstellung von Bahnbauten. 38, 407.
„ „ betr. Reparatur des rollenden Materials. 38, 407.
„ „ betr. Feststellung des Bedürfnisses an Schienen. 46, 482.
„ „ betr. Beschaffung von Reserveschienen. 49, 515.
„ „ betr. die Nebenbeschäftigung der Beamten. 49, 515.
„ „ betr. Veröffentlichung der Fahrpläne. 53, 554.
„ „ betr. den Transport von Vieh. 85, 855.
„ „ betr. Erlernung des Telegraphendienstes. 100, 994.
„ Ministerium der Verkehrsanstalten.
„ Ingenieurkonseil. 43, 455.
„ Nothstandsverhältnisse. 1, 8
„ Oeffentliche Arbeiten in den Nothstandsdistrikten. 16, 172.
„ Personalnachrichten. 11, 118. 16, 172. 20, 217. 27, 292. 36, 388. 40, 428. 42, 446 46, 482. 75, 759.
„ Personenbeförderung auf Erlaubnissschein. 81, 813.
„ Pflichtverletzungen im Eisenbahndienst. 27, 291.
„ Privatbahn - Beamte. Bestrafung z Z eines Krieges. 46, 481.
„ Regeln, betr. nicht abgenommene Gegenstände. 81, 813.
„ Regeln über Erhaltung und Bewachung der Eisenbahnen. Revision. 42, 446.
„ Reglement für die Beförderung von lebendem Geflügel und kleinen Thieren. 70, 712.
„ Rundreiseverkehr. 49, 515.
„ Russifizirung der Polnischen und Baltischen Eisenbahnverwaltungen. 66, 673. 75, 760.
„ Salzgewinnung und -Transport. 49, 516.
„ Speise- und Schlafwagen III. Klasse. 43, 454. 85, 856.
„ Statistisches über die Bahnen. 90, 898. 92, 918. 94, 934.
„ Statut (allgem.) für die Eisenbahnen. 85, 855
„ Tarif für Eisentransporte. 36, 388.
„ „ (einheitlicher). 85, 855.
„ Tarifvergünstigungen. 26, 279. 70, 712 81, 813.
„ Unfälle. Berichterstattung. 19, 207. 60, 624.
„ Verkauf schnell verderblicher Güter. 76, 771.
„ Viehtransport. Vorschriften. 38, 407. 85, 855.
„ Zeitungsverkauf. Vorschriften, betr. dessen Verpachtung. 19, 207.
„ Zonentarif. 1, 10.

2. Bauten, Konzessionen und Projekte.

„ Atkarsk-Balanda. 81, 814.
„ Browki - Shitomir nebst Kotelnja-Radomyssl. 53, 555.
„ Chersoner Zweigbahnen (siehe Uman-Odessa).
„ Feodossia-Kertsch. 33, 354. 46, 482.
„ Kasan-Wjatka nebst Abzweigung. 66, 673.
„ Kelinowka-Dejoshnja. 34, 366.
„ Krettingen-Moszeiken. 24, 257.
„ Kursk-Woroneshbahn. 33, 354.
„ Lebedjan — Kursk - Woroneshbahn. 81, 814.

„ Mineralwasserbahn. 43, 454.
„ Narewbahn. 40, 429.
„ Pensa-Charkow-Losowaja. 49, 516.
„ Petrowskbahn. 43, 454. 53, 555. 81, 814.
„ Rasskasowo-Kamyschiner Zweigb. 40, 429.
„ Sdolbukow-Trajanswall. 85, 855.
„ Semetschin-Wernadowka. 49, 516.
„ Shmerinka - Nowosseliza. 16, 173. 81, 814.
„ Sibirische E. 75, 753. 95, 946.
„ Ssamarkand-Taschkent. 66, 673.
„ Ssinelnikowo - Nischnednjeprowks (2. Geleis). 60, 624.
„ Starodub-Unetscha. 76, 771.
„ Südjelezer E. 81, 813
„ Tambow-Kamyschin. 49, 516.
„ Tschiatury Zweigbahn. 43, 454.
„ Uman-Odessa. 46, 482. 53, 555.
„ Uralsk - Pokrowska - Chiwa nebst Abzweigung. 33, 354. 85, 855.
„ Walk-Pernau-Livland. 53, 555.
„ Wjäsma-Kubinka (2. Geleis). 60, 624.
„ Wolga - Schwarzes Meer (Verbindungsb.). 46, 482.
„ Woroshba-Brjansk. 81, 814.
„ Zarizyn-Tichorezk. 49, 516.

3. Betrieb.

„ Baltische Eisenbahn. Stationsnamen-Aenderung. 1, 10.
„ Donezbahn. GB. 34, 366.
„ Fastowo-E. Vereinigung mit der Südwestb. projektirt. 46, 482.
„ Finnländische Staatsb. Imatrabahn eröffn. 43, 454. 100, 994.
„ Grjasi-Zarizyner. E. GV. 60, 624.
„ Grosse Russische E. Budget für 1892. 33, 354.
„ Irinowkabahn. Beschreibung. 81, 813.
„ Kursk - Charkow - Asower E. Stationsnamen-Aenderung. 46, 481.
„ Losowo - Sewastopoler E. Ankauf einer Strecke seitens des Staates beabsichtigt. 46, 482.
„ „ Dschankoj-Feodossia eröffn. 70, 712.
„ Moskau - Kasan. Stationsnamen-Aenderung. 95, 946.
„ Moskau - Kursker E. Verstaatlichung beabsichtigt. 40, 428.
„ Orel-Grjäsi-E. Verstaatlichung. 3, 23. 16, 172.
„ Orenburger E. Verstaatlichung bevorstehend. 85, 855.
„ Pleskau - Rigaer E. Halbstation Ligat eröffn. 1, 10.
„ Riga-Dünaburger E. GV. 40, 428.
„ Riga - Tuckumer E. Zwangsversteigerung. 19, 207.
„ Rjäsan-Uralskbahn. Ausdehnung des Unternehmens. 26, 278. 66, 672.
„ „ Neue Haltestellen. 95, 946.
„ Rybinsk-Bologojer E. Budget für 1892. 16, 173.
„ „ Betriebsergebnisse für 1891. 34, 366. 53, 555.
„ Ssamara - Slatoust E. Muchanowo eröffn. 60, 624.
„ Ssestroredsker E. Oeffentlicher Verkauf derselben. 76, 770.
„ Ssysran-Wjäsma-E. Station Daschkowo eröffn. 100, 994.
„ Südwestbahn. Ankauf der Luzker Zweigbahn. 26, 278.
„ „ Projekte. 34, 366. 53, 554. 76, 770.
„ „ Schmerinka-Mohilew eröffn. 75, 760.
„ Transkaspische E. Verkehrsergebniss. 60, 624.
„ Warschau-Terespoler E. Verstaatlichung. 27, 292. 53, 554.
„ Weichselbahn. Stationsnamen-Aenderung. 36, 388.
„ Wladikawkas - E. Militärischer Schutzdienst. 100, 994.

Schweden und Norwegen.

„ Norwegen. Bahnnetz u. Betriebsergebnisse desselben in 1890/91. 31, 335.
„ „ Eisenbahnbauten in 1891. 48, 506.
„ Schweden. Bahnnetz in 1891. 47, 488.
„ „ Betriebsergebnisse in 1890. 48, 506.

Schweiz.

1. Allgemeines.

„ Bergkrankheit. 17, 185.
„ Betriebseinnahmen der Bahnen in 1891. 10, 105.
„ Brücken. Verordnung, betr. Berechnung und Prüfung der eisern. Eisenbahnbrücken usw. 79, 795.
„ Bundesgesetz, betr. den Transport auf Eisenbahnen u. Dampfschiffen. 83, 832. 88, 882. 99, 988.
„ Centralamt für den internat. Eisenbahn-Frachtverkehr. 88, 882. 100, 995. 101, 1002
„ Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter Sees. 28, 300.
„ Eisenbahnbank u. Bündner Bahnen. 48, 505. 83, 832.
„ Eisenbahndepartement. GB. für 1891. 42, 444. 47, 491.
„ Eisenbahn-Haftpflicht. Entsch. des Bundesgerichts. 58, 602.
„ Luzerner neuer Bahnhof. 100, 994.
„ Nationalrath und die Eisenbahnen. 5, 50.
„ Ruhetage. 33, 353.
„ Simplondurchstich. 54, 563. 91, 910.
„ Statistik der Schweiz. Eisenbahnen für 1890. 28, 300.
„ Strassenbahn in Zürich. 34, 365.
„ „ in Bern mit kompr. Luft. 95, 949.
„ Stundenzonenzeit. 83, 832.
„ Unfall auf dem Greifensee. 32, 345.
„ Unfall bei Mönchenstein. 17, 185. 24, 257.
„ Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb. 47, 492.
„ Versicherung der Reisenden u. des Personals. 93, 929.
„ Zemp, Dr. Bundesrath. 1, 8.

2. Projekte, Konzessionen und Bauten.

„ Bern - Neuenburg (direkte Bahn). 83, 832.
„ Eigerbahn. 15, 161. 28, 300
„ Etzweilen-Schaffhausen. 88, 883.
„ Frutigen-Visp. 1, 8.
„ Gais-Gäbris. 5, 50.
„ Gümligen-Belp. 85, 853.
„ Landquart-Thusis. 83, 832.
„ Langenthal-Wauwyl. 5, 50.
„ Meiringen-Hohenstollen (Zahnradbahn). 5, 50.
„ Napfbahn. 83, 832.
„ Neuenburg-Cortaillod-Boudry. 91, 910.
„ Rheineck - Walzenhausen (Drahtseilbahn). 79, 795.
„ Rolle-Gimel. 100, 994.
„ Römerhof (Hottingen) - Dolder am Zürichberg. 10, 105.
„ Schynige-Plattebahn. 34, 366.
„ Thalweil-Zug. 88, 883.
„ Vevey-Bulle-Thun. 91, 910.
„ Wengernalpbahn. 28, 300.

3. Einzelne Bahnen.

„ Aargauische Südbahn. GB. 54, 564.
„ Berner Oberlandbahnen. 24, 257 58, 602.
„ Biel-Magglingen (Drahtseilb.). GB. 39, 415.
„ Bötzbergbahn. GB. 54, 564.
„ Bürgenstockbahn. GB. 12, 129.
„ Centralbahn, Schweiz. Beschlüsse des Verwaltungsraths. 1, 8. 24, 258. 39, 415. 79, 795.
„ „ Altorfer, Heinrich †. 12, 132.
„ „ GV. u GB 56, 583.
„ „ Bahnhof Luzern. 85, 853. 100, 994
„ Chaux de Fonds-Saignelegier. Eröffnung 100, 994.
„ Generosobahn 32, 345. 91, 910
„ Genfer Schmalspurbahnen. 32, 345
„ Genf-Veyrier (Strassenb.). 39, 415
„ Gotthardbahn. Anleihe 5, 50.
„ „ GB 56, 583.
„ Gütschbahn. Div. 5, 50.
„ Jura - Simplon - E. Beschlüsse des Verw.-Raths. 10, 105. 85, 853.
„ „ Personalnachrichten. 19, 205. 34, 366.
„ „ Div. 48, 505.
„ „ Sonntagsfahrkarten. 83, 832.
„ „ Anleihe. 85, 853.
„ Landquart-Davos-E. GB. 48, 504
„ Lauterbrunnen - Mürren 34, 365 91, 910.
„ Marzili-Stadt Bern (Drahtseilbahn). 28, 300.
„ Nordostbahn. Betriebsvoranschlag für 1892. 24, 257.
„ „ Beschlüsse des Verwaltungsraths. 47, 492.
„ „ GB. 54, 564. 58, 602.
„ Paradiso - Salvatore (Seilbahn). 34, 365.
„ Pilatusbahn. 24, 258. 85, 853.
„ Rigi-Scheideggbahn. GB. 12, 129
„ Rothhornbahn 19, 205. 34, 365. 48, 505. 91, 910.
„ Sissach-Gelterkinden. GB 39, 415.
„ Südostbahn. GB. 12, 130. 83, 832.
„ „ GV. 48, 505.
„ Territet-Glion. Div. 28, 300.
„ Uetlibergbahn. GB. 34, 365.
„ Vereinigte Schweizerbahnen. Anleihe. 39, 415. 48, 505.
„ „ GB. 56, 584.
„ Vitznau-Rigibahn. GB. 19, 205.
„ Waldenburger E. GB. 39, 415.
„ Wohlen-Bremgarten. GB. 54, 564.
„ Zürichbergbahn. GB. 39, 415.
„ Zürich-Zug-Luzern-E. GB. 54, 564.

Serbien.

„ Kohlenbahn Tschuprija-Senja. 56, 587.
„ Staatsbahnen. GB. für 1890. 8, 86.

Spanien.

1. Allgemeines.

„ Bahneröffnungen. 17, 186. 33, 355. 70, 713. 92, 920.
„ Bauten u. Projekte. 17, 186/187. 21, 226. 33, 356. 70, 713.
„ Eisenbahn- u. Strassennetz. Ausdehnung. 70, 713.
„ Gesetz, betr. Aufhebung der Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial u. Aenderung der Eisenbahntarife. 33, 355. 59, 614.
„ Handelspolitik Spaniens. 55, 569.
„ Konzessionen. 17, 187. 21, 226. 34, 366. 59, 614. 70, 713. 94, 939.
„ Tarifkrieg mit Frankreich. 17, 187.
„ Verschmelzung von Bahnnetzen. 53, 556.

2. Einzelne Bahnen.

„ Almeria-Alhamilla E. 21, 226.
„ Andalusische E. 70, 712.
„ Aragonische E. 70, 713.
„ Barcelona-Sans (Strassenb.). 33, 356.
„ Madrid-Saragossa-Alicante. 59, 614.
„ Nordbahn. GB. 56, 584.
„ Ostspanische E. 17, 187.

„ Salamanca-Portugiesische Grenze. 59, 615.
„ Saragossa-Mittelmeer-E. 17, 187.

Türkei.

1. Allgemeines.

„ Eisenbahnen der Asiatischen Türkei. 57, 594. 59, 610. 62, 638. 64, 654. 66, 673.
„ Konventionszüge der Orientalischen Bahnen. 21, 223.
„ Sanitätsmaassregeln infolge der Choleragefahr. 74, 750.
„ Strassengesellschaft Beirut - Damaskus. 95, 947.

2. Einzelne Bahnen.

„ Anatolische E. Baufortschritt. 11, 118. 33, 356.
„ „ GV. 48, 508.
„ Jaffa-Jerusalem. 11, 119.
„ Mersina-Tarsus-Adana. 13, 141.
„ Orientalische E. 8, 85. 51, 535. 56, 586.
„ Salonik-Monastir. 48, 508. 74, 751.
„ Smyrna-Aïdin. GB. 33, 357. 95, 946.

3. Projekte, Vorarbeiten und Konzessionen.

„ Adana-Biredjik nebst Abzweigung. 13, 141.
„ Beirut-Damaskus-Hauran. 13, 140.
„ Prisrend-Skutari i. Albanien. 91, 911.
„ Salonik - Dedeagatsch. 56, 585. 91, 911.

III. Entscheidungen höherer Gerichte.

1. Enteignungs- und Nachbarrecht.

a) Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts (nach Datum geordnet).

v. 10/11. 90. Lokomotivfunken, eigene Verschuldung wegen Nichtunterhaltung eines Sicherheitsstreifens. 8, 86.
v. 29/5. 91. Zu § 9 des Enteignungsgesetzes v. 11/6. 74. 10, 106.
v. 10/6. 91. Entschädigung wegen verweigerter Bauerlaubniss nach dem Gesetze v. 2/7. 75. 11, 120.
v. 24/6. 91. Zur Frage, ob bei einer Enteignung das enteignete Grundstück als Ackerland oder als Bauplatz anzusehen ist. 3, 26.
v. 3/10. 91. Verpflichtung des Bahnunternehmers zur Entschädigung für die durch den Betrieb herbeigeführte Entwerthung eines Nachbargrundstücks. Verjährung des Anspruchs. 100, 995.
v. 13/10. 91. Berechnung des Werthes eines enteigneten Grundstücks (Benutzungsfähigkeit desselben). 73, 742.
v. 9/1. 92. Umwandlung eines bisherigen Privatweges in einen öffentlichen Weg. 48, 507.
v. 15/1. 92. Verpflichtung zur Verzinsung der Entschädigungssumme bei freiwilliger Ueberlassung des zu enteignenden Grundstücks. 24, 261.
v. 15/1. 92. Charakter der polizeilichen Verfügung und landesherrlichen Anordnung bezüglich des Enteignungsrechts. 28, 302.
v. 25/1. 92. Entschädigungsanspruch wegen Verlegung einer Strasse. 76, 771.
v. 26/2. 92. Schaden durch Funkenflug. 45, 473.

b) Entscheidungen anderer Deutscher Gerichte.

Erk. des O.-L.-G. zu Köln aus 1891. Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebes durch Tieferlegung einer Strasse. 51, 538.

c) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Enteignung einer bereits enteigneten Grundfläche. 5, 49.
Entschädigung wegen feuersicherer Eindeckung eines Gebäudes. 13, 139.
Beitragsleistung für eine Eisenbahn-Zufahrtsstrasse. 17, 182.
Nichtverpflichtung zu nachträglichen Herstellungen. 67, 682.
Uebernahme eines Verbindungsweges. 71, 720.
Aenderung der ursprünglichen Betriebsanlagen. 77, 776.

2. Frachtrecht.

a) Entscheidungen Deutscher Gerichte.

Erk. d. O.-L.-G. in Hamburg v. 16/3. 91. Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Nachforderungsrecht der Bahn gegen den Empfänger des Guts bei irrthümlich zu niedrig berechneter Fracht. 47, 496.
Erk. d. L.-G. in Leipzig v. 11/11. 91. Entschädigung für verloren gegangene, zur frachtfreien Rückbeförderung aufgegebene Ladegeräthe. 4, 37.

b) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Nichthaftung der Eisenbahn für richtige Zustellung eines Avisos durch die Post. 34, 364.
Prozesskosten bei Unterlassung einer aussergerichtlichen Reklamation. 40, 426.
Höhe der Haftung. 75, 759.

c) Entscheidungen Französischer Gerichte.

Frachtvertrag. 13, 141.
Anwendung der Tarife. 15, 161.
Erstattung zu viel erhobener Fracht. 17, 186.
Anwendung des niedrigsten Tarifs. 21, 226.
Haftpflicht des Frachtführers für Brandschäden. 64, 655.
Haftung der Bahn für den Zustand ihrer Wagen. 64, 656.
Rückvergütung der Ladekosten bei festen Frachtsätzen. 96, 960.
Berechnung der Ladekosten bei Krahnbenutzung. 96, 960.

d) Schiedssprüche.

Nichthaftung für ein auf der Eisenbahn transportirtes Pferd. 38, 403.
Anwendung des direkten oder gebrochenen Verkehrs. 49, 511.
Unzuständigkeit des Schiedsgerichts. 83, 831.

3. Haftpflicht.

a) Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts.

v. 6/10. 90. Entschädigung eines Eisenbahn-Hilfsbeamten. 33, 357.
v. 27/4. 91. Kein Anspruch aus der Haftpflicht, weil der Eisenbahnbeamte im Dienst überanstrengt worden. 70, 714.
v. 22/5. 91. Anwendung des Haftpflichtgesetzes auf einen Unfall beim Aussteigen aus einem Eisenbahnwagen. 76, 762.
v. 30/6. 91. Haftpflicht. Für Bemessung einer Rente ist die gegenwärtige Einnahme allein nicht maassgebend. 81, 815.
v. 30/6. 91. Herabfallen von der Plattform eines überfüllten Bahnwagens (Entschädigungsanspruch). 94, 940.
v. 13/10. 91. Schadensersatzpflicht wegen Nichtbeleuchtung eines Weges. 88, 885.
v. 20/10. 91. Bei der Beschädigung eines Kindes kann der Eisenbahnunternehmer sich auf das Verschulden der Eltern nicht berufen. Haftpflichtgesetz § 1. 11, 120.
v. 22/10. 91. § 10 des Reichsgesetzes, betr. die Fürsorge für Beamte, hat nicht die Bedeutung, dass die Geltendmachung von Ansprüchen aus § 1 des R.-Haftpfl.-Ges. gegenüber dem Reiche usw. gänzlich versagt ist. 96, 960.
v. 17/11. 91. § 1 des Haftpflichtgesetzes. Unterlassene Anbringung einer Schutzwehr bei einer Sekundärbahn. 83, 835.
v. 12/11. 91. Unfall durch Scheuen eines Pferdes infolge des Vorbeifahrens eines Eisenbahnzuges. 18, 196.
v. 14/1. 92. Unfall infolge mangelhafter Beschaffenheit einer Brücke. 21, 227.
v. 21/1. 92. Unterschied zwischen Verminderung der Erwerbsfähigkeit und Verminderung der Arbeitsfähigkeit. 25, 268.
v. 29/2. 92. § 1 des Haftpflichtgesetzes. Unfall beim Verladen eines Thieres. 55, 575.
v. 4/4. 92. Haftpflicht (Höhere Gewalt). 55, 576.

b) Entscheidungen anderer Deutscher Gerichte.

Erk. d. L.-G. München II v. 6 11. 90. Regelung des Fuhrwerksbetriebes im Bahnhofe einer Lokalbahn. 33, 357.

c) Entscheidungen des Deutschen Reichs-Versicherungsamts.

Ansprüche eines Dampfstrassenbahn-Schaffners nach dem Unfallversicherungsgesetz. 85, 856.

d) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Körperverletzung bei der Ausbesserung eines auf dem Reparaturgeleise stehenden Wagens. 7, 74.
Eigenes Verschulden eines verunglückten Bahnbediensteten. 19, 204.
Beweisführung über das Selbstverschulden eines Verunglückten. 63, 648.
Verletzung durch einen Ruck beim Anfahren eines Zuges. (Nichthaftung.) 83, 831.

4. Strafrecht.

a) Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts (nach Datum geordnet).

v. 6/2. 91. Diebstahl einer zum Reisegepäck gehörigen Sache. 11, 119.
v. 19/2. 91. Betrug, begangen durch unrichtige Deklaration von Frachtgütern. 7, 75.
v. 5/3. 91, 22/2. 92 und 22/3. 92. Beamtenbestechung. 34, 367. 83, 836. 95, 949.
v. 11/6. 91. Mitnahme feuergefährlicher Stoffe in Personenwagen. 45, 473.
v. 17/9. 91. Ueberschreitung der Amtspflicht seitens des Stationsvorstehers behufs Verhütung einer Gefährdung. 15, 166.
v. 8/10. 91. Unterschlagung amtlich empfangener Gelder. 83, 835.
v. 20/10. 91. Eisenbahn-Transportgefährdung (Streckenwärter Eisenbahn-Polizeibeamter.) 68, 693.

v. 23/1. 92. Gefährdung einer Telegraphenanlage. 95, 949.
v. 25/1. 92. Eisenbahnfrachtbeträge im Sinne des § 353 R.-Str.-G.-B.'s. 88, 886.
v. 12/2. 92. Fahrlässige Gefährdung eines Eisenbahntransports. 83, 836.
v. 17/3. 92. Bahnhofsperron ein abgeschlossener, zum öffentlichen Dienste bestimmter Raum. 69, 704.
v. 24/3. 92. Entscheidung nach dem Ergebniss der Beweisaufnahme hinsichtlich einer Transportgefährdung. 69, 704.

b) Entscheidungen anderer Deutscher Gerichte.

Erk. d. O.-L.-G. Köln v. 18/6. 90. Bahnpolizei-Reglement § 53, Begriff: „Bahngebiet". Eisenbahnzufuhrweg. 34, 367.
Erk. d. Kammergerichts v. 1/10. 91. Polizeistunde in Bahnhofsrestaurationen. 87, 875.
Erk. d. L.-G. II. Berlin aus 1890. Gefährdung einer Dampfstrassenbahn durch Privatfuhrwerk. 51, 538.

c) Entscheidungen Oesterr.-Ungarischer Gerichte.

Unbefugtes Betreten einer Eisenbahnstrecke. 65, 664.

5. Verschiedene Entscheidungen:

a) des Deutschen Reichsgerichts.

v. 22/9. 90. Vertragsstempel. 83, 835.
v. 6/11. 90. Im Disziplinarverfahren gegen Beamte von Gerichten gewährte Rechtshilfe. 40, 431.
v. 20/11. 90. Grobes Dienstvergehen. Verlust der Pension. 37, 397.
v. 16/12. 90. Vertrag maassgebend für das Verhältniss der Parteien. 8, 87.
v. 8/1. 91. Dienstmiethevertrag. Pflicht des Arbeitgebers für die körperliche Sicherheit des Arbeiters bei dessen Dienstverrichtungen. 59, 615.
v. 19/2. 91. Ein bestellungsmässig geliefertes Werk, dessen Material von besserer, als der bestellten Beschaffenheit ist. 30, 322.
v. 2/4. 91. Verjährungsfristen bei Bauverdingungsverträgen. 19, 208.
v. 22/5. 91. Ausgaben, welche der Kläger vor dem Prozess zur Ermittelung seiner Ansprüche aufgewendet hat, gehören nicht zu den Prozesskosten; dagegen sind Kosten für Situationspläne Prozesskosten. 75, 762.
v. 22/6. 91. Uebernahme von technischen Arbeiten usw. in Entreprise als Handelsgeschäft. 73, 742.
v. 29/6. 91. Der kurzen Verjährung unterliegt nicht die Forderung eines Eisenbahnbau-Unternehmers. 94, 940.
v. 9/7. 91. Schadensersatz wegen Fahrlässigkeit des Zugpersonals. 3, 26.
v. 9/7. 91. Zum Begriff des „unabwendbaren äusseren Zufalles". 83, 835.
v. 2/10. 91. Rechtsweg über vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss. 11, 120.
v. 1/11. 91. Schutz der Verkehrswege gegen den Bergbaubetrieb. § 153 des Preuss. allgem. Berggesetzes. 11, 121.
v. 2/11. 91. Gehalts- und Pensionsansprüche der in Hamburg angestellten Preuss. Eisenbahnbeamten. 66, 675.
v. 26/11. 91. Werkverdingungsvertrag. 58, 605.
v. 5/2. 92. Schadensersatz aus verzögerter Auflassung von Parzellen. 29, 315.
v. 2/7. 92. Gerichtsstand des Erfüllungsortes. 83, 836.
v. 4/7. 92. Beweislast hinsichtlich der körperlichen Befähigung zur Annahme einer amtlichen Stelle. 83, 836.
v. 21/9. 92. Eine privatrechtliche Verpflichtung zur Reinhaltung ihrer Grundstücke ist weder den Eigenthümern im allgemeinen durch die Gesetze auferlegt, noch bei Landstrassen oder städtischen Strassen als aus dem Eigenthum an dem Strassenkörper fliessend gesetzlich anerkannt. 94, 940.

b) anderer Deutscher Gerichte.

Entsch. d. Kammergerichts v. 16/10. 91. Dampfstrassenbahnen unterliegen nicht dem Preuss. Gesetz v. 3/11. 38. 11, 121.

c) des Preussischen Oberverwaltungsgerichts.

v. 13/5. 91. Kommunal-Einkommensteuerpflicht eines Pferdebahnbetriebes. 14, 151.
v. 13/4. 92. Recht der Steuerbeamten zum Betreten des Bahnkörpers. 52, 547.

d) Oesterreich.-Ungarischer Gerichte.

Beweis über die Benutzung eines verunglückten Zuges. 9, 97.
Aufnahme eines Stationsdieners durch den Stationsleiter. 21, 223.
Entschädigung für vom Aufgeber beigegebene Schutzdecken. 23, 246.
Betheiligung eines Konsortialkomitees an den Kosten eines Eisenbahnbauplans. 29, 312.
Nichtausdehnung d. Steuerfreiheit einer konzessionirten Eisenbahn auf deren Bauunternehmer. 31, 332.
Stellung der Bauunternehmung einer Bahn gegenüber den Behörden. 69, 702.
Rückersatzanspruch bezüglich einer von der Versicherungsgesellschaft gezahlten Entschädigung. 73, 741.
Ersatzanspruch wegen Beschädigung der Fahrbetriebsmittel durch verladene Thiere. 79, 793.
Nichtverpflichtung der Pferbebahn zur Vermehrung d. Betriebsanlagen. 81, 812.
Gebührenfreiheit bei Umwandelung von Hypothekardarlehen in minder verzinsliche. 85, 852.
Steuerfreiheit der Eisenbahnen. 97, 970.
Unzulässigkeit der Ueberprüfung von Disziplinarerkenntnissen der Bahnverwaltungen gegen ihre Bedienstete 99, 988

e) Belgischer Gerichte.

Haftbefreiung bezügl. der Beschädigung von Eisenbahnwagen bei Unruhen. 21, 224.
Haftpflicht der Verwaltungsräthe einer Strassenbahngesellschaft. 44, 464.

f) Französischer Gerichte.

Rechte der Inhaber von Rundreiseheften. 96, 960.

IV. Bücher- und Kartenschau.

1. Bücher.
„ Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands. 82, 825.
„ Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten. 82, 825.
„ Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands. 82, 825.
„ Bonneau und Desroziers, Untersuchungen über die elektr. Zugförderung auf Eisenbahnen. 17, 186.
„ Brockhaus' Konversationslexikon. 24, 261. 58, 605. 83, 837.
„ Buschmann, Dr. Max Freiherr v., Betriebsreglement. 74, 752.
„ Büte u. v. Borries, Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung. 60, 695.
„ Considère, Les Chemins de fer d'intérêt local. 52, 545.
„ General-Gütertarif der K. K. Oesterr. Staatsb. 5, 51.
„ Gerstner, Internation. Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. 82, 825.
„ „ Desgl. in systematischer Darstellung erläutert. 86, 859.
„ Gleim, Recht der Eisenbahnen in Preussen. 28, 303.
„ Gleim, Gesetz über Kleinbahnen u. Privatanschlussbahnen. 80, 804.
„ Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts. 44, 459. 47, 485. 49, 509 51, 529.
„ Göring, Strassenbahn mit Zahnstrecken (St. Gallen-Gais. 90, 901.
„ Haarmann, Das Eisenbahngeleise. Geschichtlicher Theil. 5, 44.
„ „ Holz u. Eisen im Eisenbahngeleise. 30, 322.
„ Heimburg, v., 50 000 km landwirthschaftliche Lokalbahnen. 25, 268.
„ Hilse, Handbuch der Strassenbahnkunde. 70, 714.
„ Hull, Die Deutsche Reichspacketpost. 67, 677.
„ Jerusalem, Gesetz über Kleinbahnen u. Privatanschlussbahnen. 83, 836.
„ Kalender:
„ „ Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte. 1893. 98, 980.
„ „ Flister's Kalender für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsbeamte. 1893. 98, 980.
„ „ Heusinger von Waldegg's Eisenbahntechniker-Kalender. 92, 921.
„ „ Rheinhard's Ingenieur-Kalender für Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieure. 1893. 92, 921.
„ „ Stühlen's Ingenieur-Kalender für Maschinen- u. Hüttentechniker. 1893. 92, 921.
„ Kemmann, Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. 50, 519.
„ Koch, Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. Theil I, Stationsverzeichniss. 55, 576.
„ Kohlfürst, Die elektr. Telegraphen- u. Signalmittel usw. auf der elektrotechn. Ausstellung in Frankfurt a. M. 96, 961.
„ Koller, Vervielfältigungs- und Kopirverfahren. 34, 121.
„ Kondukteur, offizielles Kursbuch. 5, 49.
„ Krönig, Verwaltung der Preuss. Staatseisenbahnen. 81, 815.
„ Kuhrt, Sechs Fragen über Bau u. Betrieb der Tertiärbahnen. 21, 228.
„ Lévy-Lambert, Les Chemins de fer à crémaillère. 52, 545.
„ Leygue, Chemins de fer — Notions générales et économiques. 44, 465.
„ Loisel, Annuaire spécial des chemins de fer Belges. 38, 405.
„ Marchal, Annuaire des chemins de fer pour 1892. 31, 333.
„ Martin, Beschreibung einer meterspurigen Strassenbahn für Reibung und Zahnrad. 17, 186.

„ Mayer, M. G., Die Eisenbahnen. 17, 186.
„ Meyer's Reisebücher: Türkei u. Griechenland, Untere Donauländer u. Kleinasien. 56, 588.
„ Miles Ferrarius, Studien über die heutigen Eisenbahnen im Kriegsfalle. 48, 508.
„ Mitsotakis, Neugriechischer Sprachführer. 56, 588.
„ Neumann, Jahrbuch der Berliner Börse. 1892/93. 58, 605.
„ Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands. 82, 825.
„ Pieck, Von Hamburg nach San Francisco. 27, 293.
„ Radinger, Dampfmaschinen mit hoher Kolbengeschwindigkeit. 42, 439.
„ Schoeller, Les Chemins de fer et les Tramways. 38, 406.
„ Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. 82, 825.
„ Sommerfeld, Die Grundzüge der Festigkeitslehre in ihrer besonderen Anwendung auf die Berechnung provisorischer Eisenbahnbrücken. 2², 303.
„ Sonnenschein, Die finanzielle Sicherstellung des Lokalbahnbaues in Oesterreich. 86, 857.
„ Stationsverzeichniss der Preuss. Staatseisenbahnen. 93, 929.
„ Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. 12, 132.
„ Streckert, Die Stundenzonenzeit. 90, 901.
„ Troske, Die Londoner Untergrundbahnen. 19, 201.
„ Ulrich, Personentarifreform u. Zonentarif. 23, 251.
„ Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. 98, 979.
„ Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport. 101, 1002.

2. Karten.

„ Eisenbahnkarte des östlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russischen Reichs. 2, 16.
„ Eisenbahn- und Postkommunikations-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. 2, 16.
„ Friedrich's Atlas der Eisenbahnen Europas. 43, 457.
„ Koch's Eisenbahn u. Verkehrsatlas von Europa. 44, 464.
„ Offizielle Eisenbahnwandkarte von Oesterreich-Ungarn. 1, 10.
„ Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands. 37, 397.
„ Vereinigte Eisenbahnrouten- und Lademaasskarte von Mitteleuropa. 49, 518.

Amtliche Bekanntmachungen. (Fortsetzung.)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Russisch-Oesterreichischer Flachstarif. Ausdehnung der Gültigkeit desselben. In Abänderung der auf Seite II dieses Blattes vom 3. Dezember d. J. Nr. 95 erfolgten Verlautbarung wird die Gültigkeit obbezeichneten, vom 20. Dezember 1888 a. St./1. Januar 1889 n. St. in Kraft stehenden Tarifes bis zum 17. Februar a. St./1. März n. St. 1893 ausgedehnt.

Wien, 22. Dezember 1892. (2683)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1893 in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Krakau loco und transit	1,71 ℳ
„ Podgorze-Bonarka	
„ „ -Plaszow	
Von Schönpriesen-Umschlag nach Krakau loco und transit	1,66 ℳ
„ Podgorze-Bonarka	
„ „ -Plaszow	
Von Dresden-Elbkai nach Krakau loco und transit	2,18 ℳ
„ Podgorze-Bonarka	
„ „ -Plaszow	

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. Dezember 1892. (2684)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Oesterreich). Ab 1. Februar 1893 treten die im Nachtrage VI zum Tariftheil II Heft 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 38 (Getreide und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl) gültig bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür unter den gleichen Bedingungen auch für den Artikel „Malz" in Kraft.

Hierdurch werden die im Haupttarife, Theil II Heft 1, beziehungsweise in den Nachträgen hierzu enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 A und 3 B für „Malz" ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 24. Dezember 1892. (2685)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Die in den **Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifen**, Theil III, Heft 1 vom 1. August 1890, Theil III, Heft 2 vom 1. Februar 1892 und Theil II, Heft 3 vom 1. Juli 1892 nebst Nachträgen, ferner die in den Nachträgen VI zu Theil II, Heft 1 und 2 des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarifes vom 1. Juli 1887, endlich die im Nachtrag V zu dem ab 1. Juli 1887 gültigen Tarife für den Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und der Dux-Bodenbacher, sowie Prag-Duxerbahn andererseits enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate finden ab 1. Januar 1893 auch auf den Artikel Malz Anwendung.

Wien, am 26. Dezember 1892. (2686)

Chemin de fer Grand Central Belge. Avis. Le tarif général applicable aux marchandises etc. à transporter entre les gares belges du Grand Central Belge, Givet et Vireux compris, d'une part, et les gares néerlandaises du même réseau, Aix-la-Chapelle compris, d'autre part, subira de notables modifications à partir du 1er janvier prochain.

Bruxelles, le 24 décembre 1892. (2687)

Für die Beförderung von Milch als Stückgut im Verkehr zwischen der diesseitigen Haltestelle Rohlsdorf-Gottschow und Station Wittenberge der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn tritt am 1. Januar 1893 ein direkter Tarifsatz in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 22. Dezember 1892. (2688)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

---

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1893 ab gelangen
a) im Lokal-Personen- und Gepäcktarif,
b) im Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen

an Stelle der bisherigen Tarife vom 1. September 1880 bezw. 1 September 1888 zur Einführung und sind solche vom 1. Januar k. J. ab bei unseren Stationen zum Preise von 0,50 ℳ zu a) und 0,20 ℳ zu b) käuflich zu haben. Unsere Kontrole ertheilt auch jetzt schon Auskunft über die Tarife.

Blankenburg Hz, d. 28. Dez. 1892 (2689)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuer Theil II Heft 1 des Staatsbahn-Personentarifs für den Direktionsbezirk Breslau. Mit Gültigkeit von dem 1. Januar 1893 wird der für den diesseitigen Bezirk eingeführte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Preussischen Staatsbahnen Theil II Heft 1, enthaltend besondere Bestimmungen, neu herausgegeben.

Die Ausgabe dieses Tarifs vom 1. Januar 1892 tritt damit ausser Kraft.

Der neue Tarif kann von dem Einführungstage ab bei unseren Stationen eingesehen werden.

Breslau, den 24. Dezember 1892. (2690)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Rheinischen und Süddeutschen Stationen einerseits und Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn andererseits über Alt-Münsterol-Petit Croix-Belfort und über Basel-Genf tritt am 1. Februar 1893 ein neuer Tarif in Geltung.

Strassburg, den 22. Dez. 1892. (2691)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1893 gelangt ein neuer Tarif, Theil I, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehre zur Einführung, wodurch der Tarif, Theil I, vom 1. Oktober 1888 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält die betreffenden Abschnitte der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den vom Königl. Finanzministerium und dem Reichs-Eisenbahnamt genehmigten Zusatzbestimmungen.

Der Tarif liegt auf allen Stationen zur Einsicht aus und kann durch unsere Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preis von 50 ₰ käuflich bezogen werden.

Vom genannten Zeitpunkt an erfolgt die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen auf den Haupteisenbahnen nicht mehr durch die Stationsglocke, sondern nur noch durch Abrufen in den Warteräumen, auf den Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) durch Ingangsetzen des Läutewerkes der Lokomotive.

Dresden, am 28. Dezember 1892. (2692)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Einführung des Nachtrages VII zum hierseitigen Lokaltarife für den Personen- und Gepäckverkehr etc. Dieser mit 1 Januar 1893 in Kraft tretende Nachtrag hat folgenden Inhalt:

I. Aenderungen infolge Inkrafttretens eines neuen Betriebsreglements.
II. Einführung von Arbeiter-Fahrkarten zu besonders ermässigten Preisen
III. Kilometerentfernungen und Tour- und Retourbillets-Fahrpreise für die Haltestellen Königshof und Zbirow Haltestelle.
IV. Kilometerentfernungen und Tour- und Retourbillets-Fahrpreise für die nur für den Personenverkehr eingerichteten Haltestellen Klabawa-Eipowitz, Weipernitz, Holleischen, Chotieschau-Mantau, Hradzen und Milawetsch, sowie Praskoles und Mauth.
V. Neue Fahrpreisübersicht für Tour- und Retourbillets bei Schnellzügen.

Prag, 18. Dezember 1892. (2693)

Eröffnung der Haltestelle Schottwitz für den Personen- und Stückgutverkehr und Nachtrag V zum Binnen-Gütertarif. Am 1. Januar 1893 wird die bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle Schottwitz auch für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Stückgütern eingerichtet. Die Frachtberechnung für Eil- und Stückgut erfolgt im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen nach den Tarifentfernungen und nach der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle. Für den Personenverkehr gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe. Die Beförderung findet nach folgendem Fahrplane statt:

Ortszeit.

461	463	465	Stationen	462	464	466
II. bis IV. Klasse				II. bis IV. Klasse		
7.14	1.51	7.51	Abfahrt Breslau Oderthorbhf. Ankunft	6.54	1.20	6.40
7.27	2.04	8.01	Abfahrt Schottwitz. . . . . Abfahrt	6.42	1.11	6.28
8.54	3.23	8.59	Ankunft Trebnitz i. Schl. . . . Abfahrt	5.26	12.17	5.15

Zu demselben Zeitpunkte gelangt ferner zum Binnen-Gütertarife ein Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält die infolge gleichzeitigen Erscheinens der Verkehrsordnung und des neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I erforderlichen von der Aufsichtsbehörde genehmigten Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, des Tarifs für Güternebenstellen und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen. Ferner enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Stations-Tariftabellen, des Ausnahmetarifs 2 für Holz (Aenderung des Artikelverzeichnisses und Aufnahme von Jädickendorf, Hartlieb, Hertwigswalde, Patschin und Tarnau), des Ausnahmetarifs 5 für Steine (Aufnahme von Hertwigswalde), des Ausnahmetarifs 12 für Giessereiroheisen (Aufnahme von Glatz und Borsigwerk) und des Ausnahmetarifs 18 für Getreide etc. (Aufnahme von Malz) sowie eine Ergänzung des Kilometerzeigers durch Aufnahme der bereits eröffneten Verkehrsstellen Hartlieb, Hertwigswalde, Jädickendorf und Patschin und Berichtigungen des Kilometerzeigers. Abdrücke des Nachtrags V können durch die Stationskassen zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 22. Dezember 1892. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Verding von Betriebsmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1893/94 erforderlichen Materialien und zwar:

Gruppe I a 110 000 kg Baumwollen-Abfall, 90 000 kg Putzjute oder bunter Baumwollen-Abfall, 25 000 kg Plomben, 2 160 Stück Putzleder, 2 750 Stück Putztücher und 3 700 m Scheuerleinen,
Gruppe I b 2 000 kg Plombirschnur, 180 kg Uhrleinen, 900 kg Bindfaden, 920 kg Polsterbindfaden, 1 500 kg Sackband, 20 000 m Band-, Hohl- und Kordeldochte, 70 kg Küchendochte, 48 000 Stück Tafeldochte und 106 000 Stück Glascylinder,
Gruppe I c 12 400 kg Dextrin, 1 700 kg Graphit, 230 kg Gummi arabicum, 1200 kg Tafel- oder Stangenkreide, 820 kg Putzpulver und 120 kg Stearinlichte,
Gruppe I d 900 Stück Haarbesen, 550 Stück Handfeger, 6 750 Stück Piacababesen, 770 Stück Kohlenkörbe von Rohr, 19 000 Stück Reiserbesen, 330 Stück Scheuerbürsten und 370 Stück Schrubber

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen nebst Zeichnungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ für Gruppe I a, oder I b, oder I c, oder I d bezogen werden.

Die Termine zur Einreichung und zur Eröffnung der Angebote sind auf dem betreffenden Angebotsbogen vermerkt.

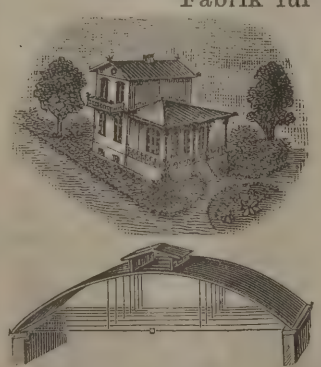
Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1893.

Magdeburg, den 21. Dez. 1892. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Eisenbahn-Wagenthür-Schlösser in allen Sorten, genau nach Zeichnung, aus bestem Schmiedeeisen, Federn aus I a Stahl liefern billigst **Zippmann & Furthmann,** Düsseldorf.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen
E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,



Telegr.-Adr.: Saucekloss.— Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674

Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.

Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.

Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte a) von Ed. Puls, Berlin SW., Tempelhofer Ufer und b) vom Central-Amt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 1. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Januar 1892.

Inhalt:

Zur Jahreswende.
Oberbau 1890 der Preussischen Staatseisenbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Die Handels- und Zollverträge mit Oesterr.-Ungarn, Italien, der Schweiz und Belgien.
Landes-Eisenbahnrath.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen u. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen.
Einführung der Dampfheizung auf sämmtlichen Hauptlinien.
Berechnung v. Nebengebühren.
Staffeltarife.
Absperrung der Bahnhöfe.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg.
Breslauer Strassenbahn.
Frankfurt-Offenbacher Strassenbahngesellschaft.
Kölner Strassenbahngesellschaft.
Nürnberger Strassenbahn.
Grosse Berliner Pferdeeisenbahn.
Stempelpfl. Cessionserklärungen.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Rückschau auf das Jahr 1891.
Endgültige Organisation d. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Präsident Freiherr v. Czedik.
Eröffnung d. Lokalb. Cilli-Wöllan.
Eisenbahnstatistik in Oesterreich und Ungarn.
Das Kartell zwischen der Galiz. Carl Ludwigbahn u. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Die projektirte Verbindungsbahn zwischen Galizien und Ungarn.
Aenderung v. Lokal- u. Verbandstarifen.
Elektrische Zahnrad-Drahtseilb. Ofen-Gellertberg.
Statutenänderung der Oesterr. Nordwestbahn.
Personalbeförderungen bei der Oesterr.-Ungarischen Staatsb.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Bundesrath Dr. Zemp.
Schweizerische Centralbahn.
Lötschbergb.-Proj. Frutigen-Visp.
Aus Russland:
Die Nothstandsverhältnisse in Russland.
Projektirte Einführung v. Zonentarifen.
Pleskau-Riga: Halbstation Ligat.
Baltische E.: Station Weisko-witza (Gorwitza).
Kartenwerke:
Offizielle Eisenbahn Wandkarte von Oesterreich-Ungarn.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Ausserbetriebsetzung von Strecken.
2. Verkehrsstörungen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
8. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen

Zur Jahreswende.

In unserem Zeitalter ist der Verkehr ein Spiegelbild des politischen Horizonts. Wenn wir auch stolz behaupten, dass die Politik nicht mehr ein Ausfluss des persönlichen Empfindens einzelner Machthaber geblieben ist, vielmehr die Anschauungen der Länder und Völker in ihrer Interessengemeinschaft oder im Widerstreit ihrer Interessen zum Ausdruck bringt, so bleiben uns doch Ueberraschungen nicht erspart. Der eine Staat richtet Zollschranken auf, der andere beseitigt sie. Die neue Welt wirft mit der Mac Kinley Bill Europa den Fehdehandschuh hin, stört eine blühende Industrie, ohne für die eigenen Erzeugnisse etwas zu gewinnen. Der Selbstherrscher Russlands befreundet sich mit der Französischen Republik und trifft Gewaltmaassregeln zur Bekämpfung der drohenden Hungersnoth im eigenen Reich. Das sind Ereignisse, welche dem Verkehrswesen des verflossenen Jahres den Stempel aufgedrückt haben.

Nichts veranschaulicht die wirthschaftliche Gesammtlage eines Landes besser, als die Statistik der grossen Verkehrsanstalten. Diese Statistik ist für die Beurtheilung der Handelsbeziehungen, die Entwickelung der Industrie der beste Maassstab. Nicht die Stimmung der Börse, welche nur zu oft eine künstliche, unlauteren Motiven dienende ist, gibt den untrüglichen Ausdruck der Geschäftslage, sondern die Verkehrsergebnisse bilden die Grundlage für die Beurtheilung von Handel und Wandel. Diesen Verkehr zu pflegen, für denselben einheitliche, auf einen möglichst grossen Bereich anwendbare Rechtsunterlagen zu schaffen, ist eine würdige Aufgabe für Staatsmänner und berührt ein Gebiet, von dem man annehmen darf, dass sich auf demselben die Interessen der civilisirten Nationen begegnen. Das verflossene Jahr hat einen grossen Fortschritt im Verkehrswesen gebracht, das zum Abschluss gekommene internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr wird segensreiche Folgen haben.*)

Der hohen Bedeutung dieses Gegenstandes entsprechend haben wir in unserer Zeitung den Lesern von berufenster Seite ausführliche Mittheilungen gegeben, welche noch fortgesetzt werden.

Das Uebereinkommen bezieht sich bekanntlich auf Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Russland, die Niederlande, Belgien, Luxemburg und die Schweiz. Die Denkschrift, mit welcher die Vorlage an den Deutschen Reichstag gelangte, hebt daher mit Recht hervor, dass mit dem Abschluss des Uebereinkommens für den internationalen Eisen-

*) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr datirt allerdings schon vom 14. Oktober 1890. Die verfassungsmässige Beschlussfassung fällt aber in das verflossene Jahr; die Vorlage an den Deutschen Reichstag geschah am 13. Februar 1891.

bahn-Güterverkehr eines grossen Theiles von Europa ein fester Rechtszustand geschaffen ist.

Wenn die aus dem Uebereinkommen zu erhoffenden Vortheile dem Deutschen Reiche vermöge seiner centralen Lage in erster Linie zu gute kommen werden, so liegt doch andererseits in dem Umstande, dass das Uebereinkommen ebenso auch den Interessen der übrigen betheiligten Staaten dient und ihren berechtigten Wünschen Rechnung trägt, erst seine volle Bedeutung.

Die Schaffung dieses internationalen Uebereinkommens muss wohl für alle Betheiligte die Erfüllung eines dringenden Bedürfnisses gewesen sein, sonst würden schwerlich sämmtliche kontrahirenden Staaten, von welchen uns der eine und der andere nichts weniger als freundlich gesinnt ist, eine Vereinigung ihrer Interessen mit den unserigen angenommen haben. Wir dürfen voraussetzen, dass hier ein neutraler Boden vorliegt, auf dem die politischen Gegner ihre Sonderinteressen nicht zu suchen, sondern nur als die Vertreter der Forderungen aufzutreten brauchen, welche allgemein zur Aufgabe eines Kulturvolkes gehören. Deshalb ist das Uebereinkommen ein Friedenswerk ersten Ranges und wenn dasselbe auch nach dem örtlichen Umfange seines Geltungsbereiches nicht die Bedeutung einer der grossen postalischen Vereinigungen hat, so ist — absolut genommen — das Uebereinkommen doch mindestens ebenso wichtig und, wenn der Betrag des umgesetzten Kapitals in Frage kommt, grösser. Diese Errungenschaft im Verkehrswesen, verbunden mit den neuen Handelsverträgen zwischen den Ländern des Dreibundes, wie solche neuerdings zur grossen Ueberraschung unserer politischen Widersacher auf der Bildfläche erschienen sind, eröffnen die günstigsten Aussichten auf eine gedeihliche Gestaltung und Entwickelung des Eisenbahnverkehrs im Austausch der verschiedenen Landeserzeugnisse, im friedlichen Wettbewerb der Völker auf dem Gebiete der internationalen Handelsbeziehungen.

Während wir bei dem Rückblick auf das vorletzte Jahr einer epochemachenden Bauausführung, der Herstellung der Forthbrücke, Erwähnung thun konnten, hat das verflossene Jahr, so reich es an grossartigen Entwürfen ist, ein begonnenes oder vollendetes Werk von ähnlicher Bedeutung nicht aufzuweisen. Zwar ist zu verschiedenen Zeiten bei jeder sich bietenden Gelegenheit der Beginn des Baues der grossen Sibirischen Ueberlandbahn angekündigt worden, indessen „die Botschaft kenn' ich zwar, allein mir fehlt der Glaube!" Das Anleihebedürfniss unseres grossen Nachbarreiches erforderte eine aussergewöhnliche, wenn man will populäre Begründung, ob aber von den zur Verfügung stehenden Mitteln nennenswerthe Beträge für das grosse Werk der erwähnten Ueberlandbahn zur Verfügung gestellt werden sollen oder können, bleibt abzuwarten.

Mit einer gewissen Beharrlichkeit tauchen immer wieder die Entwürfe für Untertunnelung oder Ueberbrückung der Meerengen auf. Zu dem Projekt einer festen Verbindung zwischen England und Frankreich gesellt sich das einer solchen zwischen Europa und Asien bei Konstantinopel. Neue Konstruktionsgedanken hat das abgelaufene Jahr nach dieser Richtung nicht gezeitigt, es hat uns aber gezeigt, dass die Projekte die Völker beschäftigen, dass immer weitere Kreise das Für und Wider erwägen und schon darin liegt ein Fortschritt. Der Gedanke wäre längst abgethan, wenn er nicht eine gesunde Grundlage hätte und so darf man hoffen, dass jedes Jahr weiter uns der Verwirklichung der Projekte näher bringt.

Die brennende Tagesfrage, d. i. die Schaffung von Bahnen, welche dem schnellen Lokalverkehr der grossen Städte dienen, hat in London eine neue Lösung in der elektrischen Untergrundbahn gefunden, hat in Paris endlich zu einer grundsätzlichen Entscheidung über eine Unzahl vorgelegter Entwürfe geführt und hat in Berlin die Entwürfe elektrischer Untergrundbahnen und Hochbahnen gezeitigt, über welche die zuständigen Behörden eine Entscheidung treffen werden. Damit erlangt die Anwendung der Elektrizität auf dem Gebiete des Bahnwesens eine grössere Bedeutung; eine weitere Etappe ist für die Kraft der Zukunft gewonnen. Im kleinen Bahnbetriebe, dem Strassenbahnwesen, verspricht die im verflossenen Jahre in Betrieb gegebene elektrische Strassenbahn in Halle für Deutschland den Anstoss zu geben, die Betriebsweise der Strassenbahnen allmählich zu ändern, um eine Grundlage zu gewinnen, die Strassenbahnen für die Erfüllung der ihnen zufallenden Aufgabe, häufigere Verkehrsgelegenheit bei billigstem Tarif zu bieten, leistungsfähig zu machen.

Die Hauptstadt*) speziell gebraucht eine Bahn, welche den Strassenverkehr nicht behindert, im Betriebe nicht durch Witterungseinflüsse beeinträchtigt wird und die grosse Leistungsfähigkeit der Theilbarkeit des Verkehrs, wie solche bei den Strassenbahnen charakteristisch ist, mit der grösseren Geschwindigkeit der Vollbahn vereinigt. Mögen bei der Entscheidung über diese Frage kleinliche Bedenken nicht zur Geltung kommen!

Das Jahr 1891 hat eine Anzahl von Unfällen aufzuweisen gehabt, welche weniger in ihrer Gesammtheit, als vielmehr in ihrer Eigenartigkeit berechtigtes Aufsehen erregen mussten. Obenan steht der namenlos traurige Mönchensteiner Unglücksfall. Die Birsbrücke brach unter einem fahrenden Zuge zusammen, zahlreich waren die Opfer, eine Panik wurde wachgerufen. Die Tagespresse brachte eine Reihe der gewagtesten Behauptungen und ungerechtfertigsten Angriffe. Die ausländische Presse, namentlich die Belgischen und Französischen Blätter schädigten unsere heimathliche Eisenindustrie aus dunklem Hinterhalt. Französische Zeitungen, wie „Le Temps", „Le Figaro", „Le Gaulois", „Le National", „L'Intransigeant" und „Le Patriote" gingen so weit, die Schuld an dem Unglück dem schlechten Deutschen Material und der schlechten Deutschen Arbeit in die Schuhe zu schieben. Der „Patriote" versteigt sich dabei zu der bilderreichen Schlussphrase: „Die Deutschen Industriellen waren bisher nur Diebe, seit der Katastrophe von Mönchenstein ist es aber erwiesen, dass sie auch Mörder sind." Solches Geschrei fällt auf seine Urheber zurück; denn nach den beiden nunmehr vorliegenden behördlicherseits veranlassten Gutachten stammte das sehr mangelhafte, den heutigen Anforderungen nicht genügende Material, sowie auch die Konstruktion des Birsbrücken-Ueberbaues von Belgischen und Französischen Werken (vergl. „Stahl und Eisen" Nr. 12, 1891).

Die Maassregeln, schneller zu fahren, das rollende Material durch Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen leistungsfähiger zu machen, den Oberbau kräftiger, die Bremsen wirksamer zu gestalten, sind im verflossenen Jahre unter unserem neuen Eisenbahnminister zielbewusst fortgesetzt worden.

Ebenso haben Tarifänderungen für den Personenverkehr Anwendung gefunden, welche im Nahverkehr (Vorortverkehr) diejenigen Vereinfachungen und Ermässigungen gewähren, die dem Zonentarif eigenthümlich sind und die sich ohne Gefahr dem letztgenannten Tarif entlehnen lassen. Die Frage des Zonentarifes selbst bleibt eine offene und wir sind überzeugt, dass sie noch manches Jahr eine offene bleiben wird, wenn auch die auf den Ungarischen Staatsbahnen mit dem Tarif gemachten Erfahrungen zu einer weiteren Einführung zu ermuthigen scheinen. Es ist ausserordentlich schwer, nach den in Ungarn gewonnenen Ergebnissen sich ein allgemeines Urtheil über die Bedeutung des Tarifes zu bilden, da in Ungarn die Grundlagen des Verkehrs, als z. B. die Dichte der Bevölkerung, die Bodenwirthschaft, die Industrie so wesentlich andere sind als bei uns, da ferner die vor Einführung des Zonentarifes gültigen Tarifsätze der Personenbeförderung erheblich höher waren als in Deutschland und Oesterreich. Deshalb wird voraussichtlich nur Schritt für Schritt die Tariffrage

*) Es ist hierbei an Berlin gedacht. Eine gleich grosse Bedeutung haben die grossartigen Stadtbahn-Projekte, welche für die Hauptstadt Oesterreichs in Aussicht stehen. Siehe Nr. 95 S. 906 d. Ztg. Die Redaktion.

erledigt werden und das ist nur zu wünschen, denn der Staatshaushalt muss vor Ueberraschungen bewahrt bleiben.

Die Einführung einer einheitlichen Zonenzeit ist für den inneren Eisenbahndienst zur Verwirklichung gekommen. Für das bürgerliche Leben bleibt sie bei uns noch ein frommer Wunsch, trotz der warnenden Worte eines Moltke. Immerhin ist ein Fortschritt zu verzeichnen und wir wollen wünschen, dass wir dabei nicht stehen bleiben. Die Mitteleuropäische Zeit (die Zeit des 15. Meridians ab Greenwich) ist am 1. Juni vorigen Jahres bei den Preussischen Staatsbahnen für den inneren Dienst, am 1. Oktober in Oesterreich-Ungarn an Stelle der Prager und Budapester Zeit für den inneren und äusseren Dienst, d. i. im Verkehr mit dem Publikum eingeführt. Am 1. April 1892 werden in Süddeutschland die Karlsruher, Stuttgarter und Münchener Zeit fallen und wird die Mitteleuropäische Ortszeit für den inneren und äusseren Dienst Anwendung finden. Sollte dann nicht der Augenblick gekommen sein, die Anforderungen des praktischen Lebens über astronomische Bedenken zu stellen und auch bei uns die Ortszeit aufzugeben? Schneiden wir den Zopf stückweise ab, wenn ein rascher Entschluss unbequem ist.

Wir können unseren Rückblick auf das verflossene Jahr nicht schliessen, ohne das Andenken an den Generalfeldmarschall Graf Moltke, der am 24. April aus dem Leben schied, wieder wach zu rufen. In Moltke verlor das Vaterland einen Paladin des hochseligen Kaisers Wilhelm I. Seine Verdienste gehören der Geschichte an. Seine Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, wo er durch Schaffung einer besonderen Eisenbahntruppe bahnbrechend für die militärischen Leistungen der Eisenbahnen wurde, wo er die Anregung zur Herstellung neuer Bahnverbindungen für Vertheidigungszwecke unseres Vaterlandes gab, war des grossen Strategen würdig. Wirken wir im Geiste Moltke's weiter. Neue Zeiten erheischen neue Männer. Möge unser Vaterland jederzeit den rechten Mann am rechten Platz finden. K.

Oberbau der Preussischen Staatseisenbahnen.

Seit lange wogt der Kampf in Rede und Schrift zwischen den berufenen Vertretern des Oberbaues und der Betriebsmittel, von denen Jeder die Schuld an den Martern einer Eisenbahnfahrt dem Andern in die Schuhe schob. Zum Besten aller Betheiligten, in erster Linie der Reisenden, ist eine friedliche Schlichtung dieser Fehde — soweit die Preussischen Staatseisenbahnen in Frage kommen — angebahnt. Man steht im Begriff, Beides zu verbessern, den Oberbau und die Betriebsmittel.

So wird in den Glaser'schen „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" vom 15. Oktober 1891 eine Besprechung des bezeichneten Gegenstandes eingeleitet, welcher wir das Nachstehende entnehmen:

Ein neu einzuführender Oberbau muss einen Ueberschuss an Leistungsfähigkeit haben, wenn er auf Jahre hinaus lebensfähig sein soll; da er anderen Falles der von Verkehrs wegen herzugetragenen, vielleicht sprungweise, aber unabänderlich stattfindenden Steigerung der Fahrzeugleistung unterliegt. Bei dem Oberbau der Preussischen Staatseisenbahnen ist der Zustand eingetreten, wo der früher vorhanden gewesene Ueberschuss von der Steigerung der Beanspruchung erreicht — viele sagen überholt worden ist. Es kann nun nicht darauf ankommen, zwischen Widerstandsfähigkeit und Beanspruchung nur das Gleichgewicht wieder herzustellen, es muss vielmehr ein Wechsel auf die Zukunft gezogen, d. h. für einen angemessenen Ueberschuss an Ertragungsvermögen gesorgt werden. Einerseits kann nicht binnen kurzem ein erneuter Wechsel stattfinden; andererseits wird ein gut Theil des Ueberschusses, den man zu geben gedenkt, unmittelbar nach Vorhandensein des neuen Oberbaues aufgezehrt sein durch die jetzt künstlich — eben des Oberbaues wegen — zurückgehaltene, nach den neuzeitlichen Forderungen aber bereits fällige Steigerung der Fahrzeugleistung. Auch hier gilt eben die Theorie des Voreilens und Nachhinkens.

Die Schwierigkeit der richtigen Wahl dieses Voreilens ist nicht zu verkennen. Die Anlagekosten wachsen bedenklich mit dieser Grösse. Aber die Entscheidung wird erleichtert durch den Umstand, dass, je grösser die Anlagekosten und somit die Jahreszinsen, je geringer infolge der sicheren Lage die sonstigen Jahresausgaben, die Unterhaltungskosten, so sagen wenigstens die Anhänger des schweren Oberbaues.

Im Jahre 1885 war auf den Preussischen Staatseisenbahnen als Normalschiene für Hauptbahnen, auch für die schwerst belasteten Strecken, eine solche von Flussstahl mit 33,4 kg Gewicht für das Meter Länge eingeführt worden, welche, in Längen von 9 m, durch 10 Querschwellen von je 2,5 m Länge gestützt wurde. Die Holzschwellen wurden zur direkten Unterstützung der geneigten Schiene gekappt.

Dem normalen Preussischen Oberbau stand derzeit in England gegenüber:

Schienengewicht 39—43 kg, Schwellenlänge 2,71—2,74 m, Schwellenentfernung am Stoss (vollkantig) 660—716 mm (in Preussen 668 mm); Schwellenentfernung bei den Zwischenschwellen 810—930 ∾ 860 mm (in Preussen 950 mm); Gewicht von 1 m Gleis > 200 kg, Metrop. Bahn sogar 272 kg (in Preussen 152 kg).

Schon im Frühjahr 1887 wurde durch die Einführung der 52,7 kg schweren Goliathschiene*) für die stark befahrene Hauptstrecke Antwerpen-Brüssel, auf der man statt der bis dahin 38 kg schweren Schiene eine solche von derselben Tragfähigkeit wie die Englische 43 kg Stuhlschiene haben wollte, die Oberbaufrage erneut aufgerollt, um bis heute nicht wieder zur Ruhe zu kommen.

Die erste Aenderung und Verstärkung des normalen Oberbaues war die Ende 1889 angeordnete Vermehrung der Schwellenzahl für die 9 m lange Schiene von 10 auf 11 Stück. Die Schwellenentfernung wurde hierdurch bei den Mittelschwellen auf 840 mm gebracht. Bald folgte eine Verlängerung der Schwellen von 2,5 auf 2,7 m*) zu dem ausgesprochenen Zwecke, eine gleichmässige Belastung für die ganze Schwellenlänge zu erzielen, wozu ferner in der Schwellenmitte etwa 300 mm ohne Unterstopfung bleiben sollten. Die Vermehrung der Schwellen fand vorläufig nur auf den von schnellfahrenden Zügen befahrenen Strecken, die grössere Schwellenlänge dagegen allgemeine Anwendung. War hierdurch auch eine zweckmässige Belastungsvertheilung auf die Bettung und ein grosser Fortschritt in der ruhigen und sicheren Geleislage erreicht, so blieb als schwacher Punkt nach wie vor der Stoss übrig. Schwach wegen seines nachhaltigen Einflusses auf die Höhe der Unterhaltungskosten, schwach auch wegen der Einwirkungen auf die Nerven der Reisenden. Ueberfährt und erfährt man doch bei etwa 90 km stündlicher Geschwindigkeit auf 9 m langen Schienen in jeder Sekunde 3 Stösse. Der Stoss ist die Ursache und ein Stoss die Wirkung. Verbesserung des Stosses wurde durch Erprobung der bekannten Haarmann'schen Schwellenschienen sowie der von Rüpell und Kohn empfohlenen überblatteten Stösse der gewöhnlichen Schiene erstrebt.

Neuerdings wurden auf den Preussischen Staatseisenbahnen zur Verstärkung des Stosses auf stark befahrenen Strecken (Berliner Stadteisenbahn) unter Beibehaltung der senkrechten Schnittfuge am Schienenende, Stossbrücken aus Stahlguss unter dem Schienenfuss und von Stoss- zu Stossschwelle reichend, versuchsweise angebracht. Auch in Amerika sind derartige Brücken zwischen den Stossschwellen in neuerer Zeit zur Anwendung gekommen.

Bevor nun, bei der Kürze der Zeit, von einem durchschlagenden Erfolge aller dieser, zum Theil sich ergänzenden, zum Theil parallelen Maassnahmen zur Verbesserung des Oberbaues von 1885 die Rede sein könnte, werden jetzt von verschiedenen Königlichen Eisenbahndirektionen die Materialien zu Versuchsstrecken einer in allen Stücken gegen 1885 wesentlich verstärkten Oberbaukonstruktion für Querschwellen ausgeschrieben. Von den Einzeltheilen dieses Oberbaues ist zu berichten:

Schwellen. In der Schwellenlänge weist der neue Oberbau mit 2,7 m das grösste auf dem Festlande und in England vorkommende Maass auf; auch die Querschnittsabmessungen entsprechen den bestüblichen.

Mit Rücksicht auf das geringere Schienengewicht erreicht die Schwellentheilung mit 0,56 m am Stoss und 0,844 m in der Mitte die besseren, in unserer Quelle angegebenen Vorbilder nicht; gegen den Oberbau 1885 mit seiner viel leichteren Schiene, grösseren Entfernung der Stossschwellen und nur unwesentlich geringerem Mittelschwellenabstand liegt dagegen ein bedeutender Fortschritt vor. Bei einer Verringerung der Entfernung am Stoss unter 0,56 m möchte übrigens doch eine sichere Unterstopfung ebenso wie die Wasserabführung schwierig werden.

Befestigung der Schienen auf den Schwellen.

a) Fussbreite. Sehr wesentlich für eine dauerhafte Verbindung zwischen Schiene und Schwelle ist das Verhältniss der

*) Bis 1889 ist die Goliathschiene für 77 km Geleislänge bei 2900 km Gesammtlänge der Belgischen Staatsbahn ausgeschrieben worden.

*) In Russland seit 1889 üblich.

Fussbreite zur Schienenhöhe, der Hebelarme also für die auf Kippen der Schiene wirkenden Seitenkräfte und des Angriffs der Befestigungsmittel. Auch der Verdrehung der Schiene selbst, bei starr gedachter Verbindung mit der Schwelle, wirkt ein breiter Fuss günstig entgegen; allgemein wird ein Verhältniss 90 : 100 für zweckentsprechend erachtet. Bei neueren Schienen ist eine so geringe Fussbreite wie die gewählte (110 mm statt 120 mm nach obigem Verhältniss) mindestens nicht gebräuchlich.

b) Unterlagsplatten. Der neue Oberbau mit 3 Löchern in den Unterlagsplatten, entspricht den Forderungen des Pariser Kongresses; gegen den Oberbau von 1885 mit 2 Löchern liegt auch ein Fortschritt vor.

c) Schienenschrauben und Schienennägel. Auf Grund eingehender Beobachtungen zahlreicher Verwaltungen war der Pariser Kongress einig darüber, dass Schienennägel im allgemeinen besser seien in kalten Ländern und bei weichem Holze, Schrauben bei hartem Holze.

Nach den Erfahrungen auf den Preussischen Staatseisenbahnen scheint die ausschliessliche Anwendung der Schienenschrauben bei dem neueren Oberbau durchaus gerechtfertigt. Eine bessere Befestigung ist zur Zeit nicht bekannt.

Stossverbindung. Die Frage nach dem schwebenden oder ruhenden Stoss hat heute nur noch ein geschichtliches Interesse. In England ist es nur die Great Northern, welche für ihre Stuhlschienen den ruhenden Stoss beibehält. In Frankreich war die Nordbahn die letzte, welche jüngst den ruhenden Stoss verliess. In Deutschland kennt man seit lange nur mehr den schwebenden Stoss, so auch beim Oberbau 1885 und 1890. Auch der Versetzung der Stösse gegen einander ist man in Deutschland abhold.

Neuere Versuche in Frankreich mit versetztem Stosse haben keine Ueberlegenheit über den nicht versetzten Stoss ergeben.

a) Laschen. Die neue Form ist um mehr als 20 v. H. schwerer gemacht worden. Die Widerstandsfähigkeit hat dementsprechend zugenommen. Die Anlagefläche, welche für das geringere oder stärkere Einschleifen der Laschen ausschlaggebend ist, hat in der Breite von 11 auf 16 mm am Kopfe und gar von 13 auf 22 mm am Fusse der Schiene zugenommen. Innen- und Aussenlasche legen sich mit abwärts gebogenen Schenkeln in besonderen Absätzen erst zwischen die Stossschwellen und dann auch zwischen die Unterlagsplatten, welche sie mit dem waagerechten Schenkel noch um ein Beträchtliches überragen. Mit diesem überragenden Theile übergreifen die längeren Innenlaschen das dem Stosse nächst benachbarte Loch der Unterlagsplatte, über dem sie zur Aufnahme der Schienenschraube ausgeklinkt sind. Die Stossverbindung ist dergestalt auch zu einer sehr wirksamen Vorrichtung gegen das Wandern der Schienen ausgebildet.

Die Laschen entsprechen nach Form, Gewicht und Länge den kräftigsten, welche nach den Zusammenstellungen des Pariser Kongresses bei neueren Oberbaukonstruktionen angewendet werden.

b) Laschenbolzen. Die Bolzenzahl 4, welche der Entwurf zeigt, ist bei etwa 22 mm Bolzendurchmesser die allgemein gebräuchliche:

Die im Entwurf vorgesehene Federring-Sicherung ist einfach und dauerhaft.

Der Kongressberichterstatter über die Stossverbindungen äussert die persönliche Ansicht: „Die beste Art der Verlaschung besteht in der Wahl einer guten Schiene.“ Fand auch der Satz in dieser Form berechtigten Widerspruch, der sich auf die Erfahrung stützte, dass eine schwere Schiene, welche zur Verlaschung wenig geeignet ist, sogar unter leichtem Verkehr schon frühzeitig unbrauchbare Stossverbindungen mit kräftig abgefahrenen Schienenenden zeige, so wurde auf der anderen Seite mit Recht als eine gute Schiene eine solche bezeichnet, welche sich zur Verlaschung eigne und die nöthige Schwere habe.

Dies führt uns nunmehr zur Schiene. Eine der ersten den Pariser Kongress beschäftigenden Fragen war diejenige nach der zweckmässigsten Schienenform. Bezeichnend ist ein dabei erwähnter Vorgang bei der Französischen Orléansbahn, deren Strecken zum Theil Vignoles-, zum Theil Doppelkopfschienen zeigten, und welche daher die Vor- und Nachtheile beider Arten sehr wohl zu beurtheilen vermag; diese Verwaltung hat die Schnellzüge Paris-Toulouse nicht eher über die Vignolesstrecken senden zu dürfen geglaubt, bis in allen scharfen Krümmungen Doppelkopfschienen in Stühlen verlegt waren.

Die Berichterstatter des Kongresses hatten mit vielem Geschick und ohne den Thatsachen Zwang aufzuerlegen eine Brücke gebaut zu der Erklärung: „Seiner Zeit that man gut, von den Stuhlschienen zu den breitfüssigen überzugehen; die veränderte Sachlage lässt nunmehr auf den stärkst beanspruchten Linien die Rückkehr zur Stuhlschiene erwünscht erscheinen.“ Die Vollversammlung entschied, dass sowohl die Stuhlschienen als die breitfüssigen bei kräftiger Ausbildung die nöthige Betriebssicherheit bieten; dass jedoch der schwere Stuhlschienen-Oberbau mit grossfüssigen Stühlen für die von schweren, schnellen Zügen befahrenen Strecken, sowie für Linien mit vielen Krümmungen mehr geeignet erscheine. Der Vignoles-Oberban hingegen, welchem wichtige Erfordernisse für den Schnellverkehr mangeln, sei wegen der geringeren Anlagekosten vielleicht für schwachen Verkehr bei langsamer fahrenden Zügen vorzuziehen.

In dieser Frage ist noch nicht das letzte Wort gesprochen; nur darüber scheint in weiteren Kreisen Einigkeit zu herrschen: nicht alle Gründe, welche seiner Zeit zur Bevorzugung der Vignolesschienen führten, treffen heute noch zu, und: um einen dem Stuhlschienenoberbau ebenbürtigen breitbasigen für schwere Schnellzüge zu schaffen, muss man im letzten Falle eine schwerere Schiene nehmen als im ersten.

a) Länge der Schiene. Der Entwurf hat 9 m-Schienen gewählt. Unter den Bestrebungen zur Herabdrückung der Nachtheile der Schienenstösse waren die erfolgreichsten auf Verlängerung der Schiene gerichtet. Kein Stoss ist der beste Stoss.

Hat sich auch die Belgische Staatseisenbahn bei der Goliathschiene mit 9 m Länge begnügt, so ist doch nicht ersichtlich, warum dies auch bei der erheblich leichteren Schiene geschehen ist, da doch in anderen Staaten Schienenlängen bis zu 12 m sich bewährt haben trotz desselben und höheren Gewichts.

b) Kopfbreite. Hier ist ein entschiedener Vorzug des Entwurfes zu rühmen; nur die Goliathschiene hat einen 72 mm breiten Kopf wie der Entwurf, alle anderen neueren Schienenformen erheben sich höchstens bis zu 66 mm (Paris-Lyon-Mittelmeer) und 67 mm (Reading Eisenbahn, Amerika). Die älteren Schienenformen Englands weisen allerdings schon zum Theil 65—70 mm auf. Frankreich hat auch neuerdings meist nur 60 mm Kopfbreite. Zweifellos ist der breitere Kopf der Radreifenerhaltung bei wechselndem Achsdruck sehr dienlich. Die Höhe von 138 mm ist bei der Goliathschiene mit 147 mm und bei den neueren Schienen der Französischen Bahnen mit 141—142 mm übertroffen.

Zum Vergleich der

c) Querschnittsformen neuerer Schienen bringen die Annalen eine Zusammenstellung, welche auch Gewicht, Länge und Schwellenzahl umfasst.

Der Schienenquerschnitt hat gegen 1885 ein um 33⅓ v. H. grösseres Trägheitsmoment, bezogen auf die horizontale Schwerpunktsachse, gewiss ein erklecklicher Zuwachs; aber die neueren Französischen Schienen sind in dieser Beziehung noch um 10 v. H. überlegen, die Goliathschiene nahezu um 50 v. H.

d) Das Gewicht der Längeneinheit weist annähernd dieselben Verhältnisse auf. Gegen 1885 liegt eine etwas günstigere Querschnittsform vor, da dem Gewichtszuwachs von 33,4 auf 41 kg nur ein Trägheitsmoment von 1273 entsprechen würde, während 1352 erreicht ist. Warum ist die Wahl auf 41 kg für das laufende Meter Schiene gefallen? Im Vergleich zu 1885 liegt ja ein namhafter Fortschritt vor, gelangt man aber mit 41 kg auf einen angemessenen Standpunkt den Forderungen der Jetztzeit gegenüber und den wahrscheinlichen Steigerungen derselben in absehbarer Zeit? Können wir mit Rücksicht auf die sorgfältig und kräftig entwickelte Stossverbindung auf ein Mehr an Gewicht verzichten?

Eine positive Antwort auf diese Fragen ist schwer zu geben, um so schwerer, weil man nicht weiss, ob die sonstigen Umstände gestatten, mit der Möglichkeit einer Erhöhung des Raddruckes der Lokomotiven zu rechnen.

Zudem sind unsere jetzigen Geschwindigkeitsgrenzen nach den Angaben der Quelle über andere Länder nicht gerade hoch gesteckt, wenngleich wir in den erreichten Geschwindigkeiten auf dem Europäischen Festlande hinter keiner Verwaltung zurückstehen.

Das Schienengewicht ist in den letzten 10—15 Jahren in anderen Ländern nahezu ebenso wie die Fahrgeschwindigkeit gewachsen.

1878 schwankte das Schienengewicht in England zwischen 37,7 und 42,18 kg mit einem Mittel von etwa 40 kg für das Meter, 1888 betrugen die Grenzwerthe 39,7 und 44,6 kg bei dem Mittel 42,18 kg; das ist ein Zuwachs um etwa 5 v. H. Derselbe Zeitabschnitt zeigt für Frankreich eine Zunahme von 30 kg (Nord- und Ostbahn) und 39 kg (Paris-Lyon-Mittelmeer) auf 38 bis 47 kg mit einem Mittelwerth von 43 kg, was einem Zuwachs von 20 v. H. entspricht. In Holland stieg in derselben Zeit das Schienengewicht von 33 auf 40 kg, in Belgien bekanntlich gar von 35 auf 52 kg (Goliathschiene). Italien will sobald als thunlich seine Schienen von 36 auf 42 kg hinaufsetzen. In Amerika endlich betrug 1876 das Schienengewicht fast allgemein noch 29,7 kg, 1888 schwankte dasselbe bei den grösseren Bahnen zwischen 39,7 und 44,6 kg.

Nach den vom Pariser Kongress angestellten Ermittelungen kann 42 kg als Normalgewicht für neuere Doppelkopfschienen und 43—44 kg für breitfüssige Schienen gelten.

Unserem Oberbau mit $14^2/_3$ m Schwellen auf 12 m (11 Schwellen auf 9 m) stehen nur der 1884 auf der Holländischen Staatseisenbahn und der 1887 auf der Newyork Centralbahn eingeführte nach. Alle anderen seit 1887 bei grösseren Verwaltungen angenommenen Oberbaukonstruktionen lassen uns mehr oder minder weit hinter sich zurück. Wie lange werden wir da den neuen Oberbau für die mit den schwersten, schnellstfahrenden Zügen des Europäischen Festlandes zu betreibenden Hauptstrecken als ausreichend erachten können?

Ein bekannter Eisenbahnfachmann empfiehlt, die Eisenbahnlinien nach ihrem Verkehr in drei Arten zu theilen, und hiernach Oberbau für sehr starke, mittlere und schwach belastete Strecken zu schaffen; für mittel belastete Strecken möchte der neue Oberbau eine absehbare Reihe von Jahren ausreichen; wenngleich wir bei einer solchen Gliederung der Strecken vorziehen würden, nach dem Vorgange der Französischen Nordbahn mindestens für mittel und stark belastete Strecken dieselbe Schiene von mehr als 41 kg Gewicht zu wählen und die Schwellentheilung zu wechseln.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4342 vom 24. Dezember 1891 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll der am 22./23. Oktober 1891 in Dresden abgehaltenen Unterausschuss-Sitzung (abgesandt am 28. Dezember d. J.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Handels- und Zollverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien, der Schweiz und Belgien.

Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft, welches in seiner Plenarsitzung vom 14. December die Handelsverträge einer vorläufigen Besprechung unterzogen hat, ist einstimmig zu dem Ergebniss gekommen, dass die Verträge als eine Abwendung von dem bisherigen System der Abschliessung Aller gegen Alle und als ein erster Schritt zur Wiederherstellung eines gesunden internationalen Güteraustausches freudig zu begrüssen seien. Im Interesse der Stabilität der Handelsbeziehungen sei es durchaus erwünscht, dass die in den Verträgen gebotenen wirthschaftlichen Errungenschaften auf 12 Jahre hinaus gesichert würden und zu hoffen und zu erwarten, dass alsdann weitere Schritte in der betretenen Bahn des engeren Zusammenschlusses der wirthschaftlich auf einander angewiesenen Länder Mitteleuropas folgen werden.

Nach den neuen Handelsverträgen berechnet sich der Zollbetrag unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Einfuhr in den Jahren 1888, 1889 und 1890 für die Einfuhrmengen aus Oesterreich, Ungarn, Italien, der Schweiz und Belgien auf 29 051 953 ℳ, während der Zollbetrag nach dem bestehenden Zollsatz sich auf 37 502 600 ℳ beziffert. Der Zollbetrag für die Einfuhrmengen überhaupt aus meistbegünstigten Ländern berechnet sich nach dem neuen Zollsatz auf 61 907 879 ℳ, während er sich nach dem bestehenden Zollsatz auf 78 342 430 ℳ stellt. Der berechnete Zollbetrag für die Gesammteinfuhr stellt sich nach dem neuen Zollsatz auf 112 253 797 ℳ, nach dem bestehenden Zollsatz auf 147 989 574 ℳ. Der durchschnittliche Werth der eingeführten Waarenmengen aus den Vertragsstaaten beziffert sich auf 260 238 355 ℳ, überhaupt aus meistbegünstigten Ländern auf 457 075 249 ℳ, und derjenige der Gesammteinfuhr (d. h. der aus den meistbegünstigten und den nicht meistbegünstigten Ländern) auf 697 562 416 ℳ.

Landes-Eisenbahnrath.

Der „St.-Anz.“ veröffentlicht eine Königliche Verordnung vom 9. v. Mts., betr. die Wahlen der Mitglieder des Landes-Eisenbahnraths durch die Bezirks-Eisenbahnräthe. Danach wird der Vertheilungsplan für die durch die Bezirks-Eisenbahnräthe aus dem Kreise der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie und des Handelsstandes zu wählenden Mitglieder des Landes-Eisenbahnraths unter Abänderung der früher geltenden Verordnung so festgestellt, dass der Bezirks-Eisenbahnrath Bromberg 3 Angehörige der Landwirthschaft, 1 der Industrie und 2 des Handels zu wählen hat, Berlin je 2 der Land- und Forstwirthschaft und 1 des Handels, Breslau, Magdeburg und Erfurt je 1 der drei Gruppen, Hannover je 1 aus Landwirthschaft und Industrie, Altona je 1 aus Landwirthschaft und Handel, Köln je 2 und Frankfurt a. M. je 1 aus den drei Gruppen. Die Verordnung tritt am 1. Januar 1892 in Kraft.

Betriebseröffnungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird am 2. Januar 1892 die von der an der Bahnlinie Dresden-Leipzig gelegenen Station Oschatz abzweigende, 11,30 km lange, schmalspurige Neubaustrecke Oschatz-Strehla mit den Haltestellen Schmorkau und Zausswitz, dem Haltepunkt Kleinrügeln und dem Bahnhof Strehla für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Der Haltepunkt Kleinrügeln dient lediglich der Personenbeförderung; auf den Haltestellen Zausswitz und Schmorkau findet nur Personen- und beschränkter Güterverkehr, auf der Endstation Strehla aber voller Verkehr statt.

Reich-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die neue, 23,838 km lange Bahnstrecke Altkirch-Pfirt mit den Stationen Carspach (Haltepunkt für den Personenverkehr), Hirzbach, Hirsingen, Grenzingen-Oberdorf, Waldighofen, Roppenzweiler (Haltestellen für den Personen- und Güterverkehr), Dürmenach (Haltepunkt für den Personenverkehr), Werenzhausen (Haltestelle für den Personen- und Güterverkehr), Buchsweiler O.-E. (Haltepunkt für Personenverkehr) und Pfirt (Bahnhof für Personen- und Güterverkehr) wird voraussichtlich am 4. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Bahnstrecke ist der Betriebsdirektion Mülhausen unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 1. Januar 1892 wird der an der Bahnstrecke Trier-Hermeskeil zwischen den Stationen Sommerau und Pluwig belegene Haltepunkt Erzwäsche-Gusterath für den Personenverkehr (ohne Gepäckabfertigung) eröffnet werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die Verkehrsstelle Gera-Pforten, welche bis jetzt nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, wird am 1. Januar 1892 auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Einführung der Dampfheizung auf sämmtlichen Hauptlinien.

Die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen beabsichtigt, die Dampfheizung auf sämmtlichen Hauptlinien einzuführen. Es wird daher eifrig an der Umänderung der noch nicht für die Heizung eingerichteten Personenwagen gearbeitet. Auch Gepäck-, Post- und einige zur Eilgutbeförderung dienende Güterwagen erhalten Vorrichtungen, welche das Durchleiten des Dampfes von der Lokomotive aus zulassen. Die Dampfheizung hat ausser der Billigkeit den Vortheil, dass sie bei einem Unfall gefahrlos ist. Der zum Heizen erforderliche Dampf wird direkt aus dem Kessel der Lokomotive mit einem Druck bis zu zwei Atmosphären in die unter dem ganzen Zuge hinlaufende Leitung getrieben und verlässt diese am Zugende wieder, soweit er sich nicht als Wasser an den Leitungswänden niederschlägt und durch selbstthätige Ventile abfliesst.

Im Packwagen befindet sich eine Vorrichtung zur Regulirung der Temperatur für den ganzen Zug. Für die dritte und vierte Wagenklasse kann eine Regulirung nur durch den bei jedem Zuge befindlichen Heizwärter vorgenommen werden. Beschwerden über Versagen der Ventile in den ersten zwei Wagenklassen sind dem Schaffner behufs Abstellung zu melden. Bei ausnahmsweise langen Zügen, bei welchen die Wirkung der Dampfheizung für die letzten Wagen nur sehr gering ist, wird am Schluss des Zuges ein Wagen eingestellt, in welchem Dampf erzeugt und in entgegengesetzter Richtung in die Leitungsröhren geführt werden kann.

Berechnung von Nebengebühren.

Im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen kommen, wenn in Ermangelung eines Wagens mit mehreren Böden (Etagewagen) zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden oder wenn auf Unterwegsstationen aus Betriebsrücksichten Umladung aus einem Wagen in mehrere Wagen erforderlich wird, die nach den tarifarischen Vorschriften für den Wagen zu berechnenden Nebengebühren nur für einen Wagen zur Erhebung.

Staffeltarife.

Ueber die bevorstehenden ausserordentlichen Sitzungen der Bezirks-Eisenbahnräthe zu Bromberg, Breslau und Berlin geht der „Schl. Ztg.“ folgende Mittheilung zu:

Infolge der am 1. September d. J. eingeführten allgemeinen Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate befürchten die Vorsteherämter der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. und

zu Danzig eine Schädigung der Handels- und Schifffahrtsinteressen dieser Hafenplätze und beantragen daher, mindestens für die Versendung von inländischem Getreide nach Königsberg i. Pr. behufs Verschiffung desselben seewärts einen Ausnahmetarif einzuführen, dessen Frachtsätze neben der normalen Abfertigungsgebühr einen Einheitssatz von 1,8 ₰ für 1 tkm enthalten, womöglich aber den eingeführten allgemeinen Staffeltarif für Getreide und Mühlenfabrikate aufzuheben oder doch dahin einzuschränken, dass die Frachtsätze desselben nicht unter diejenigen Einheitssätze heruntergehen, welche dem bestehenden Staffeltarif der Ostbahn zu Grunde liegen. Im Anschluss hieran ist ferner beantragt, die bei überseeischer Verschiffung über die östlichen Hafenplätze bestehenden oder zu gewährenden Frachtermässigungen für Getreide auch dann Anwendung finden zu lassen, wenn dieses Getreide in den Hafenplätzen vermahlen und das aus demselben gewonnene Mehl ausgeführt wird. Vor weiterer Entschliessung hat es der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten für geboten erachtet, das Gutachten der Bezirks-Eisenbahnräthe zu Bromberg, Breslau und Berlin einzuholen. Dieselben sollen auch prinzipiell die Staffeltariffrage prüfen. Gleichzeitig steht ein Antrag der Danziger Kaufmannschaft, betreffend Einführung von Ausnahmesätzen für Englische Steinkohlen und Koks von Danzig nach west- und ostpreussischen Binnenplätzen, auf der Tagesordnung.

Absperrung der Bahnhöfe.

Die Absperrung der Bahnhöfe, die in Berlin und seinen Vororten bereits durchgeführt ist, soll vom nächsten Etatsjahr ab allmählich auch auf allen übrigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen. In den Etat für 1892/93 soll für diesen Zweck eine grössere Summe eingestellt sein, nach deren Bewilligung mit den nöthigen Vorarbeiten unmittelbar vorgegangen werden wird. Da die Mittel für die Absperrung sämmtlicher Bahnhöfe nicht ausreichen, ein grosser Theil vielmehr für spätere Jahre wird zurückgestellt werden müssen, so sollen zunächst die Hauptverkehrsstrecken, namentlich die von Berlin ausgehenden, dem Durchgangsverkehr dienenden Linien mit den entsprechenden Vorrichtungen versehen werden.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg.

Im Interesse der Deutschen Ausfuhr nach dem Innern der Türkei und Bulgariens ist ein direkter Tarif eingerichtet worden, welcher als Fortsetzung des Tarifs nach den Hafenplätzen der Levante zu betrachten ist. Die betreffende Bekanntmachung, aus welcher das weitere zu ersehen ist, findet sich unter den amtlichen Tarifbekanntmachungen in dieser Nummer S. I abgedruckt.

Breslauer Strassenbahn.

Nach den bisherigen Einnahmeergebnissen wird für das laufende Geschäftsjahr eine Dividende von ca. 6½ % (wie im Vorjahre) erwartet.

Frankfurt-Offenbacher Strassenbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1890/91 ist die Zahl der beförderten Personen von 1 074 689 auf 1 031 592 zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Billetverkauf und für Zeitkarten beliefen sich auf zusammen 139 092 ℳ (1889/90 140 408 ℳ). Die gesammte Roheinnahme stellt sich auf 139 506 ℳ (1889/90 140 709 ℳ). Die Ausgaben beliefen sich auf insgesammt 102 423 ℳ und betrugen 73,6 % der Roheinnahme gegen 70 % im Vorjahr. Die Zinsen erforderten 3 861 ℳ, während zu Abschreibungen 22 179 ℳ verwendet wurden. Als Reingewinn bleiben 10 773 ℳ gegen 14 183 ℳ im Vorjahr. Davon sollen nach Ausstattung des Reservefonds mit 538 ℳ und des Erneuerungsfonds mit 1 023 ℳ als Dividende 1½ % und als persönliche Gewinnantheile 1 535 ℳ verwendet werden, während die verbleibenden 281 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Die Kölner Strassenbahngesellschaft

ertheilt für das Jahr 1891 5 % Dividende gegen 2½ % im Vorjahre.

Nürnberger Strassenbahn.

Schätzungsweise wird die Gesellschaft für das laufende Geschäftsjahr wieder 5 % Dividende vertheilen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn.

Das Ergebniss des zu Ende gehenden Geschäftsjahres wird, dem Vernehmen nach, die Vertheilung einer gleichen Dividende wie im Vorjahre (12½ %) gestatten.

Stempelpflichtige Cessionserklärungen.

Wie der „Berl. Act." mittheilt, ist von den zuständigen Preussischen Behörden die Beobachtung gemacht worden, dass zu den auf Frachtbriefen, Zolldeklarationen, Begleit- und Versendungsscheinen, Begleitscheinauszügen, Niederlagescheinen, Niederlageanmeldungen und -Abmeldungen und ähnlichen zoll- und steueramtlichen Papieren abgegebenen oder mit denselben verbundenen Cessions- (Abtretungs-) Erklärungen, welche die in diesen Schriftstücken bezeichneten Waarenposten zum Gegenstande haben, ein Stempel nicht verwendet wird. Der Provinzialsteuerdirektor für Schlesien hat daher an sämmtliche ihm unterstellte Hauptsteuerämter eine Verfügung erlassen, nach welcher derartige Abtretungen als Cessionsinstrumente mit 1,50 ℳ stempelpflichtig sind, weil durch dieselben die Forderungsrechte auf Aushändigung des Frachtgutes oder Aushändigung des Niederlagegutes seitens des in den Schriftstücken bezeichneten Waarenempfängers oder Niederlegers auf einen andern übertragen werden, der nunmehr hinsichtlich der Verfügungsbefugniss an seine Stelle tritt. Von der Nachversteuerung derartiger Cessionen für die Vergangenheit ist jedoch Abstand genommen worden. Indossamente auf Lagerscheine usw., durch welche das Verfügungsrecht über Waaren oder andere bewegliche Sachen übertragen wird, sind ebenfalls als Cessionsinstrumente stempelpflichtig.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Jahr 1891.

Die an dieser Stelle übliche Rückschau auf das abgelaufene Jahr hat bezüglich der daraus gezogenen Schlussfolgerungen für das nächst beginnende Jahr heuer weniger Bedeutung als sonst. Die Mitteleuropäischen Handelsverträge, welche auch bereits im Ungarischen Parlamente angenommen wurden, gestalten sich nämlich zum mächtigsten Faktor für die Beurtheilung des günstigen Umschwunges, welchen der Eisenbahnverkehr nun gewärtigen kann. Die Rechnungsabschlüsse unserer Bahnen für 1891 dürften mit Ausnahme der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, der Elbethalbahn und der Böhmischen Bahnen einen Ausfall gegen das Vorjahr zeigen. Die in der Ungarischen Reichshälfte mit 1. Januar eingetretenen und bei den Oesterreichischen Staats- und bei mehreren Privatbahnen seit 1. Juli 1891, wenn auch in anderer Richtung verfolgte Herabsetzung der Gütertarife, ist, wenn sich auch deren Ergebnisse noch nicht übersehen lassen, für den Ausfall weniger von Bedeutung. Einen weit grösseren Einfluss übte darauf die verringerte Getreideausfuhr, sowie die Zurückhaltung, welche sich der Handel und die Industrie wegen der Unkenntniss der neuen Handelsverträge auferlegen mussten. Andererseits war eine Vermehrung aller Betriebsausgaben infolge der Vertheuerung, insbesondere der Kohle, des Eisens und anderer wichtiger Materialien, nicht zu vermeiden. Die Bahnverwaltungen lassen es an Sparsamkeit nicht fehlen, die Erfordernisse der Centralverwaltung und des Streckendienstes, letzteres, soweit es ohne Gefährdung der Sicherheit zulässig ist, wurden möglichst herabgeschraubt. Die Oesterreichischen Staatsbahnen mussten deshalb für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst um 176 Millionen Gulden und für ihren Zugförderungs- und Werkstättendienst um 0,86 Millionen Gulden mehr für 1892 veranschlagen. Die Thätigkeit der beiderseitigen Regierungen äusserte sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sowohl durch die Fortsetzung bezw. Einleitung der Verstaatlichungsaktion und die Erlassung von zahlreichen, alle Zweige derselben umfassenden Gesetze und Verordnungen, theils in der Ertheilung vieler, theilweise auch realisirter Eisenbahnkonzessionen, insbesondere aber in der energischen Vertretung der Verkehrsfragen in den Gesetzgebungskörpern seitens der Minister und der Sektionschefs. — In Oesterreich wurden die Carl Ludwig- und die Albrechtbahn bereits verstaatlicht; dies steht auch in wenigen Tagen den beiden Duxer Bahnen (Dux-Bodenbach und Prag-Dux) bevor. Den Heisssspornen der Verstaatlichung ist der Minister a. D. Dr. Herbst (s. Nr. 101 S. 975 Jahrg. 1891 d. Ztg.) entgegengetreten. Die Länge der in Oesterreich im Jahre 1891 neu eröffneten Eisenbahnstrecken beträgt 296 025 km. Soweit die provisorischen Einnahmen der 15 593 km Oesterreichischen Eisenbahnen für November bekannt sind, und die für Dezember verhältnissmässig zugeschlagen werden, dürften dieselben mit Jahresschluss rund 216,7 Millionen betragen. Gegenüber der zum grossen Theil bereits richtig gestellten Betriebseinnahmen für 1890 von rund 215,5 Millionen Gulden zeigt sich ein Ueberschuss von rund 1,2 Millionen Gulden, mit Rücksicht jedoch auf die oben bezifferte Verlängerung des Netzes eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses und zwar von 12 993 fl. im Jahre 1890 auf 12 882 fl. im Jahre 1891. (Ueber den Werth und die Veröffentlichung der Einnahmeausweise, sowie über die anderen auf das Jahresergebniss von 1891 Einfluss nehmenden Faktoren, insbesondere über die Betriebsverhältnisse der Ungarischen Bahnen berichten wir demnächst.)

Endgültige Organisation der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das „Reichsgesetzblatt“ vom 23. Dezember 1891 Nr. 183, sowie das „Verordn.-Bl. für Eis. u. Sch.“ Nr. 150 publiziren die Verordnung des Handelsministeriums, betreffend die Ergänzung und Abänderung der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung bezw. der diesbezüglichen Verordnung vom 23. Juni 1884, „Reichsgesetzblatt“ Nr. 103. Die wichtigsten Theile dieser Reorganisation sind folgende: Die untersten Stufen des lokalen Betriebsdienstes sind die Bahnerhaltungssektionen, die K. K. Bahnbetriebsämter und die Werkstättenleitungen. Die Agenden der Generaldirektion bleiben im grossen und ganzen unverändert, der Staats-Eisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 66 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden. Das Schwergewicht der Organisation liegt in den Obliegenheiten der Eisenbahn-Betriebsdirektionen. § 23 bestimmt: Jede Eisenbahn-Betriebsdirektion bildet für die drei Hauptdienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung), dann für die allgemeinen administrativen Angelegenheiten einschliesslich der Materialverwaltung eine einheitliche Dienststelle. Die Orte, an welchen die Eisenbahn-Betriebsdirektionen zu errichten sind, werden mit Kaiserlicher Genehmigung vom Handelsminister unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Dienstes bestimmt. Mit Genehmigung des Handelsministers erfolgt durch die Generaldirektion die Bestimmung der Standorte der Betriebsämter.

Präsident Freiherr v. Czedik.

Der Schluss des Jahres bringt eine sehr überraschende Personaländerung. Der Präsident der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, tritt nach zehnjähriger Dienstleistung auf diesem schwierigen Posten in Pension.

Präsident v. Czedik hat eine Laufbahn hinter sich, die wenige Seitenstücke in Oesterreich aufzuweisen hat.

Am 14. November 1830 zu Agram als Sohn eines Oesterreichischen Auditors geboren, wandte er sich nach einer kurzen militärischen Karriere dem Lehrfache zu. Im Jahre 1861 wurde er in den Niederösterreichischen Landtag und von diesem in den Landesausschuss gewählt. Im Jahre 1869 trat Herr von Czedik in das Abgeordnetenhaus, dem er als Mitglied der Linken bis 1873 angehörte. Vorübergehend bekleidete v. Czedik die Stelle eines Sektionschefs im Kultus- und Unterrichtsministerium. Nach dem Rücktritte des Generaldirektors Keissler wurde er im Jahre 1875 Generaldirektor der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Westbahn, welche er als erste dem Staatsbetriebe zuführte, worauf er 1881 als Präsident der damals errichteten Direktion für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien bestellt und nach erfolgter Angliederung anderer grosser Bahnen am 1. August 1884 zum Präsidenten der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ernannt wurde. Seit dem Jahre 1883 gehört Baron Czedik als lebenslängliches Mitglied dem Herrenhause an. Im Jahre 1887 wurde ihm die Würde eines Geheimen Rathes verliehen. Freiherr v. Czedik hat sich in seiner Stellung als Präsident der Staatsbahnen durch seine Reformen im Eisenbahnverkehr grosse Verdienste erworben. Seine erste That war die Ermässigung der Lokaltarife, der sich bald eine allgemeine Herabsetzung der Personen- und Frachtentarife anschloss, welche Reform den vollendetsten Ausdruck in der Einführung des Personen-Kreuzertarifes im Jahre 1890 und des neuen Gütertarifes im Juli 1891 gefunden hat. Er war auch, wie das „Fremdenbl.“ rühmend hervorhebt, im strengsten Sinne des Wortes der Urheber des Staatsbahnbetriebes in Oesterreich. Dadurch wurde er zum Schöpfer eines Schienennetzes, welches durch v. Czedik's Bemühungen zu einem Umfange von mehr als 5000 km angewachsen ist.

Sein Nachfolger als Generaldirektor der Staatsbahnen soll der Reichstags-Abgeordnete und Professor der Volkswirthschaft an der Universität in Lemberg Dr. v. Bilinski werden, welcher im Parlament für die Decentralisirung der Galizischen Eisenbahnen eintrat.

Eröffnung der Lokalbahn Cilli-Wöllan.

Am 28. Dezember 1891 wurde die 39,35 km lange normalspurige Lokalbahn Cilli-Wöllan mit der Kohlenschleppbahn Hundsdorf-Skalis und den Stationen, bezw. Haltestellen Pletrowitsch (Haltestelle), Sachsenfeld, St. Peter im Sannthale, Heilenstein-Frasslau, Ritzdorf, Schönstein, Hundsdorf (Haltestelle), Wöllan und Skalis dem öffentlichen Verkehre übergeben; von diesem Tage ab verkehren auf der Strecke Cilli-Wöllan in jeder Richtung täglich je 4 gemischte Züge.

Eisenbahnstatistik in Oesterreich und Ungarn.

Die bisher beobachtete Gepflogenheit der Regierungen beider Staaten, betreffend die Ausarbeitung und Publizirung der auf die Statistik der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen bezüglichen Daten, wird eine vollkommene Umgestaltung erfahren. Auf Grund einer zu Beginn der 70er Jahre zwischen den Regierungen beider Staaten abgeschlossenen Konvention wurde die Eisenbahnstatistik von Oesterreich-Ungarn gemeinsam in einer in Deutscher und Ungarischer Sprache bewerkstelligten Ausgabe herausgegeben. Handelsminister v. Baross hat die in Rede stehende Konvention gekündigt. Die Ausarbeitung der Statistik der Eisenbahnen wird fortab gesondert vorgenommen werden. Hinsichtlich der noch bestehenden gemeinsamen Eisenbahnen wird jeder der beiden Staaten die auf seinem Gebiete befindlichen Strecken der betreffenden Bahn, bezw. das hierauf bezügliche statistische Material in den Bereich seiner Thätigkeit einbeziehen.

Das Kartell zwischen der Galizischen Carl Ludwigbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Verstaatlichung der Galizischen Carl Ludwigbahn, durch welche das Netz der Oesterreichischen Staatsbahnen eine Vermehrung um rund 848 km erhält, hat eine Regelung der Kartelle im Galizischen Verkehre zur Folge. Es kommt hierbei zunächst das Spezialkartell in Frage, welches die Verwaltung der Galizischen Carl Ludwigbahn mit derjenigen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geschlossen hatte. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat die Kündigung des betreffenden Kartells für den 1. d. Mts. veranlasst und wurden bereits Verhandlungen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eröffnet, um dieses Kartell auf anderer Basis wieder erstehen zu lassen. Es wird von den Staatsbahnen als selbstverständlich angesehen, dass denselben weitaus höhere Quoten seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeräumt werden müssen, als dies bisher der Fall war, da die Betriebsergebnisse der Galizischen Carl Ludwigbahn keineswegs günstige sind. Es dürfte der eingetretene Verkehrsrückgang im Zusammenhange mit dem Russischen Roggen-Ausfuhrverbote stehen.

Die projektirte Verbindungsbahn zwischen Galizien und Ungarn.

Die Trassenrevision der mit einem Kostenaufwande von nahezu 10 Millionen Gulden projektirten 96 km langen Eisenbahn Stanislau-Woronienka, welche bis Marmaros-Sziget führen soll, wurde bereits vorgenommen. Für dieses Projekt hatte die Oesterreichische Regierung im Budget für 1892 eine halbe Million Gulden eingestellt, welche Summe jedoch vom Ausschusse des Abgeordnetenhauses nur deshalb gestrichen wurde, weil diese Bahnlinie noch nicht genehmigt war, wenn auch deren spätere Konzessionirung keinem Zweifel mehr unterliegt.

Aenderung von Lokal- und Verbandstarifen.

In der letzten Woche haben die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen eine ganze Reihe von Aenderungen der bestehenden Lokal- und Verbandstarife publizirt. Es handelt sich dabei zum grossen Theile lediglich um die Erneuerung der abgelaufenen Refaktien und Tarifbegünstigungen, sowie um alljährlich zu dieser Zeit wiederkehrende Modifikationen der Verbandstarife. Die Deutsche Regierung hat bekanntlich am 15. August, um der im Reiche herrschenden allgemeinen Theuerung ein wenig zu steuern, eine bedeutende Ermässigung der Getreidetarife auf den Preussischen Staatsbahnen, den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen usw. eingeführt, und die neuen Tarife sind im September v. J. ins Leben getreten. Auch die Oesterreichischen Bahnen sahen sich hierdurch veranlasst, die Verbandstarife für den Getreideverkehr nach Deutschland herabzusetzen und die umgearbeiteten Tarife sind in den letzten Tagen zur Veröffentlichung gelangt. Eine grössere Frachtentarifreform steht für den Anfang dieses Jahres bevor, da vom 1. Februar 1892 auf dem ehemaligen Ungarischen Netze der Staatseisenbahn-Gesellschaft und auf der Arad-Temesvarer Bahn der Frachtentarif der Ungarischen Staatsbahnen eingeführt werden wird. Hierdurch werden naturgemäss auch zahlreiche Verbandstarife der Oesterreichischen Bahnen einer Umarbeitung unterzogen werden müssen.

Elektrische Zahnrad-Drahtseilbahn Ofen-Gellertberg.

Eine solche wird von der Döbcentsygasse in Ofen bis zur Spitze des Gellertberges (Blocksberg) projektirt, für welche auch dem Ingenieur Eduard Vinzenz Müller vom Budapester Stadtrathe nicht nur die Konzession ertheilt, sondern auch die zur Ausführung nöthigen Grundflächen unentgeltlich überlassen wurden. Das Ministerium des Innern hat dies mit dem Vorbehalte genehmigt, dass die Trasse und die Ausführung dieser Bergbahn von den Verhandlungen über die Errichtung einer neuen Donaubrücke zur Verbindung der beiden Schwesterstädte Pest und Ofen abhängig gemacht werde, nachdem dieselbe in der Richtung des genannten Berges ausgeführt werden soll.

Statutenänderung der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Veranlasst durch das Hinscheiden des Generaldirektors Gross hat die letzte Generalversammlung eine geänderte Organisirung der obersten Leitung des Baues und Betriebes beschlossen. Danach erhielt der betreffende Paragraph 32 der

Statuten folgende Fassung: „Für die Ausführung der Beschlüsse des Verwaltungsrathes und die spezielle Führung der Geschäfte nach Maassgabe dieser Beschlüsse wird vom Verwaltungsrathe eine demselben verantwortliche Direktion bestellt. Der Verwaltungsrath setzt die dienstliche Organisation und das Geschäftsreglement der Direktion fest.“ Die genannte Verwaltung hatte geglaubt, deshalb keine ausdrückliche Aenderung ihrer Statuten vornehmen zu müssen, wurde aber hierzu aus gesetzlichen Rücksichten von der Regierung veranlasst.

Personalbeförderungen bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Eine herrliche Weihnachtsbescheerung erhielten mehrere Hunderte von Bediensteten dieser Bahn. Es wurde nämlich die seit längerer Zeit von der Direktion vorbereitete Frage der Regelung der Verhältnisse der Diurnisten sowohl in materieller Beziehung als in Hinsicht auf die Altersversorgung in sehr liberaler Weise erledigt. Es sind infolge dessen 156 Diurnisten in definitiver Eigenschaft angestellt worden, was die Aufnahme der Betreffenden in den Pensionsfonds zur Folge hatte. Ferner wurde eine neue Kategorie von Unterbeamten geschaffen und es wurden in dieselbe 643 gegenwärtig in der Dienerkategorie stehende Bedienstete eingereiht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die feiertägliche Stimmung hat den Börsenverkehr nur wenig unterbrochen; die Hoffnung, dass die Wirkungen der Handelsverträge und der Vereinigung Wiens mit den Vororten den Transport mächtig entwickeln werden, erhält die gute Meinung für Bahnaktien, wozu noch das Deckungsbedürfniss der ausländischen Contremine beiträgt. Eine aufsteigende Richtung nahmen besonders: Staatsbahn (289,35), Galizische Carl Ludwigbahn (208,25), Elbethalbahn (225), Buschtêhrad Lit. B (475,50), Prag-Dux (86,75) und Südbahn (84,65), von welcher das Gerücht verlautet, dass auch die Ungarische Regierung bezüglich der dortigen Linien in ein Pachtverhältniss eintreten möchte. Für die sonst vernachlässigte Budapest-Fünfkirchener (201), Mährisch-Schlesische Centralbahn (19,50) und Mährische Grenzbahn (18,50) trafen Käufer ein, da es bekannt wurde, dass in der Sanirungsangelegenheit dieser beiden letzteren Bahnen seitens der Regierung eine grössere Geneigtheit sich bemerkbar macht.

Aus der Schweiz.

Bundesrath Dr. Zemp.

Die Bundesversammlung hat am 17. Dezember an Stelle des Bundesrath Welti den Dr. Josef Zemp von Entlebuch gewählt. Er war der einflussreiche Vertreter der ultramontanen und damit überhaupt der konservativen Partei der Schweiz. Der Bundesrath hat ihm die Leitung des Post- und Eisenbahndepartements übertragen, Dr. Zemp wurde 1834 in Entlebuch geboren, wo er bis auf diesen Tag mit seiner Familie lebte. Nachdem er die Gymnasialstudien zu Luzern absolvirt hatte, studirte Zemp in München und Heidelberg Rechtswissenschaft. Er doktorirte in Heidelberg im Jahre 1859. In die Schweiz zurückgekehrt, hielt er sich zunächst einige Monate in Lausanne auf zur Erlernung der Französischen Sprache. In Entlebuch errichtete Zemp ein Advokaturbüreau, später eine Filiale in Luzern. 1863 wurde Zemp in den Luzerner Kantonsrath, 1871 in den Ständerath, 1872 in den Nationalrath gewählt. Vor einigen Jahren präsidirte Zemp dem Nationalrathe.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte am 22. Dezember v. J. die vom Direktorium vorgelegten Voranschläge der Bauausgaben und der Betriebsausgaben für das Jahr 1892. Für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sind Ausgaben im Betrage von 1 760 000 Frcs. in Aussicht genommen, wovon jedoch 736 700 Frcs. schon im Budget für 1891 vorgesehen waren, aber nicht zur Verwendung gelangten. Die wichtigsten der neu hinzugekommenen Posten sind 546 000 Frcs. für Erweiterung des Rangirbahnhofes, der Hauptwerkstätte und der Gasanstalt in Olten, 33 000 Frcs. für Erweiterung der Geleise auf der Station Münsingen, 29 400 Frcs. für Erweiterung von Anlagen auf der Station Alt-Solothurn, 228 000 Frcs. für das Anbringen von Leitschwellen auf allen grösseren Brücken und für Herstellung eines soliden Belages, 125 000 Frcs. für Einrichtung von Blocksignalen und für Centralisirung von Weichenanlagen. Für Vermehrung des Rollmaterials um 5 Schnellzuglokomotiven, 10 dreiachsige Personenwagen, 10 Gepäckwagen usw. ist für 1892 eine Ausgabe von 665 000 Frcs. vorgesehen, für die Erhöhung der Betheiligung an den Gemeinschaftsbahnen (gemeinschaftlich mit der Nordostbahn) eine solche von 1 105 000 Frcs. Als Ersatz und zu Lasten des Erneuerungsfonds sollen ferner 5 Schnellzuglokomotiven, 8 dreiachsige und 15 vierachsige Personenwagen, sowie 32 Güterwagen angeschafft werden, sämmtliche Personenwagen mit Klosets. Ueberdies wurde das Direktorium ermächtigt, zu Lasten der Rechnungen von 1893 und 1894 fernere 15 Lokomotiven zu bestellen, wovon 5 als Vermehrung und 10 als Ersatz.

Das Lötschbergbahnprojekt Frutigen-Visp.

Die Bundesversammlung hat den Herren Oberst Desgouttes, Ingenieur Lommel, Pümpin und Herzog und Nationalrath Bühler die Konzession für eine normalspurige Bahn von Frutigen durch den Lötschberg nach Visp ertheilt. Die Petenten führen zur Begründung dieses Projektes folgendes an: Die Berechtigung einer Eisenbahn durch den Lötschberg nach dem Oberwallis stehe in engem und unmittelbarem Zusammenhang mit der Ausführung des Simplondurchstichs und sei dessen nothwendige Ergänzung im Sinne der Centralschweizerischen und speziell Bernischen Interessen. Seit Jahresfrist sei nun die Simplonfrage in ein neues Stadium gelangt; an Stelle der in ihrem Kredit beschränkten, durch Association mit einer Finanzgesellschaft in ihrer Zukunftspolitik gehemmten Suisse Occidentale sei die erstarkte Jura-Simplonbahn getreten, deren ausgesprochener Zweck es sei, die Durchtunnelung des Simplon in kürzester Frist zu realisiren und welche selbst eine förmliche Verpflichtung in diesem Sinne eingegangen sei, sofern ihr eine Subsidie von 30 Millionen zugesichert werde. Man dürfe also wohl annehmen, dass die Simplonfrage in nächster Zeit zur Lösung gebracht werde. Damit trete aber auch die Frage der Lötschbergbahn in den Vordergrund und gestalte sich zu einer zeitgemässen.

Die Bahn erhält eine Länge von 62,6 km oder mit der eventuell zu erwerbenden Strecke Spiez-Frutigen eine Baulänge von 75,7 km und eine Betriebslänge von 79,2 km, die Maximalsteigung auf offener Strecke beträgt 30, in den längern Tunnels 25 ‰. Zwischenstationen sind 8 vorgesehen nämlich: Kandergrund, Mittholz, Kandersteg, Gastern, Wyler, Goppenstein, Hohthen und Ausserberg. Die Bahn würde normalspurig und eingeleisig erstellt und mittelst Adhäsionslokomotiven betrieben. — Ausser dem 6 850 m langen Haupttunnel sind an Kunstbauten noch zu erwähnen 16 kleinere Tunnels, inklusive 3 Kehrtunnels, mit einer Gesammtlänge von 9 700 m.

Die Baukosten werden berechnet wie folgt: Haupttunnel 16 440 000 Frcs., Kehrtunnels 6 200 000 Frcs., kleinere Tunnels 2 450 000 Frcs., offene Strecke 13 800 000 Frcs., zusammen 38 890 000 Frcs. Dazu zur Arrondirung sammt Bauzinsen etwa 10 % mit 3 889 080 Frcs., macht einen Gesammtbetrag von 42 779 000 Frcs. oder bei Erwerbung der Bahnstrecke Spiez-Frutigen, deren Kosten gewerthet sind auf 2 200 000 Frcs., total 44 979 000 Frcs., also rund 45 Millionen Francs.

Das Anlagekapital würde in Obligationen 20 000 000 Frcs. und in Aktien 25 000 000 Frcs. betragen. Die Bruttoeinnahmen zu 4 000 000 Frcs., die Ausgaben zu 1 920 000 Frcs., die Verzinsung der Obligationen à 4½ % zu 850 000 Frcs. gerechnet, bleiben zur Verzinsung der Aktien noch 1 230 000 Frcs. oder etwa 4½ bis 5 %.

Der Bundesrath bemerkt in seiner Botschaft, dass durch die Konzessionirung der Schmalspurbahn Lauterbrunnen-Visp die Konzessionsertheilung für die hier in Frage stehende Vollbahn nicht präjudizirt werde. Denn es verstehe sich, dass im Falle eines später beim Bau zwischen diesen beiden Projekten sich ergebenden Konfliktes die Touristenbahn gegenüber der umfassenderen Interessen dienenden internationalen Linie zurücktreten müsse, wobei der endgültige Entscheid den Bundesbehörden zustehe.

Aus Russland.

Die Nothstandsverhältnisse in Russland.

Zur Zeit spielt sich vor den Augen Europas ein auffallendes Schauspiel ab, das in gewissem Sinne tiefe Schatten wirft und das namentlich die Leistungsfähigkeit des Russischen Transportwesens in ein sehr fragwürdiges Licht rückt. Wir meinen die augenblicklichen sogenannten „Nothstandsverhältnisse“ in Russland. Es hiesse ja Eulen nach Athen tragen, wollten wir an dieser Stelle auch wiederum von der natürlich reichen Veranlagung Russlands bezüglich eines Ackerbodens reden, oder darauf wiederum hinweisen, dass Russland die Kornkammer Europas nicht nur früher genannt worden ist, sondern es auch bis auf die Gegenwart zum grossen Theile geblieben ist usw. Das sind Thatsachen, die allgemein bekannt und anerkannt sind, darum kann es sich also für uns nicht handeln. Aber gerade weil Russland als Produzent von Brotfrüchten in der Versorgung Europas eine so grosse Rolle spielt, also nicht nur die Kraft besass die eigene Bevölkerung mit Brot zu versorgen, sondern auch noch sehr grosse Quantitäten Europa abzutreten, gerade aus diesem Grunde ist der gegenwärtige Zustand in Russland äusserst auffallend, namentlich wenn man bedenkt, dass die Jahre 1888, 1889 und 1890 verhältnissmässig recht gute Ernten brachten. In diesem

Jahre nun hat ein Theil des Russischen Ackerbodens versagt in grösserem oder geringerem Umfange so reichliche Früchte zu spenden, als dies früher geschehen war. Dieser Theil, der so mit seinen Ernteergebnissen zurückgeblieben ist, umfasst: 18 Gouvernements, die eine Gesammtbevölkerung von etwa 35 Millionen Einwohner zählen. Es ist also nur etwa ein Drittel des gesammten Europäischen Russlands von dem Misswachs betroffen, und selbst auf diesem Drittel ist noch lange nicht die ganze Ernte ausgeblieben, in vielen ausgedehnten Gebieten sind immerhin noch mittlere Ernten erzielt worden und nur auf verhältnissmässig nicht sehr grossen Theilen ist die Ernte ganz fehlgeschlagen. Während nun also auf einem Theile der Russischen Aecker die Ernte zum Theil missglückt ist, finden wir im übrigen Russland nicht nur mittlere Ernten, sondern sogar in weiten Gebieten ausgezeichnete Ernteergebnisse. Es seien hier nur die westlichen Gouvernements, der Kaukasus, die Steppe der Don'schen Kosaken, zum grösseren Theile die südwestlichen Gouvernements genannt, welche sehr grosse Ernten erzielt haben. So finden wir z. B. für den Kaukasus die Mittheilung, dass „auf der Wladikawkasbahn buchstäblich alle Stationen mit Getreide überfüllt sind, von welchem nur ein geringer Theil unter Dach liegt, während sich alles übrige unter freiem Himmel befindet. Allein an Getreide, welches die Gemeindeverwaltungen angekauft, haben sich von Armavir bis Tichorezkaja (120 Werst) gegen 4000 Wagen (à 10000 kg) angesammelt; was die Privatfrachten betrifft, so sind alle Stationen der Wladikawkasbahn buchstäblich damit überfüllt, so dass schon seit mehr als einem Monat keine neuen Waaren mehr zur Beförderung angenommen werden. Bei den Donschen und Kubanschen Kosaken im Südosten und den Tschumaken im Südwesten lagern gegenwärtig (d. h. in der zweiten Hälfte des Oktober) 16 Millionen Pud Getreide, die nicht befördert werden können. Es ist traurig und bitter, wenn an dem einen Orte ein solcher Ueberfluss an Getreide vorhanden ist, während an anderen Orten das Volk hungert." Dazu berichten übereinstimmend die Zeitungen und ebenso die Regierungsorgane, dass die Anhäufung von Getreide noch eine sehr viel grössere wäre, falls die Bevölkerung in der Lage wäre den Erntesegen an den Markt bringen zu können, woran sie jedoch verhindert werden durch eine Seuche, welche die Zugthiere befallen hat. Immerhin ist aber der Andrang von Getreide ein kolossaler.

Man sieht hieraus, dass in Russland noch grosse Ländergebiete einen bedeutenden Ueberschuss haben, und trotzdem bringt die Missernte auf einem Theile der Produktionsfläche eine solche Wirkung auf das ganze Staatsleben hervor, dass man sich erstaunt fragen muss: wie geht das zu? wie kann ein so grosses und von der Natur so reich veranlagtes Land durch einen verhältnissmässig doch nicht so sehr gewaltigen Ernteausfall so leicht aus seinem Gleichgewicht gebracht werden? Gründe liessen sich hierfür unschwer eine ganz stattliche Reihe herzählen; viele von ihnen liessen sich auch soweit begründen, dass ihre Rückwirkung vollkommen klar zu Tage läge, aber das würde die Ziele unserer Zeitung nicht berühren, wollten wir hierauf näher eingehen, denn die wirthschaftliche Seite und die allgemeine Verwaltung tritt hier in den Vordergrund und über diese Themata dürften dickleibige Werke zusammengeschrieben und eine Verständigung unter den Parteien doch nicht herbeigeführt werden. Einen Punkt dürfen wir aber wohl in den Kreis unserer Beobachtung ziehen, der augenblicklich von schwerwiegender Bedeutung ist, nämlich die Organisation des Verkehrswesens. Es ist gegenwärtig zweifellos zu Tage getreten, dass es an einer einheitlichen Organisation des gesammten Verkehrs vielfach sehr empfindlich fehlt. Diese Thatsache ist von der Russischen Presse, die ja bekanntlich nicht besonders rücksichtsvoll in der Beurtheilung von Verwaltungsmaassregeln, namentlich des Ministeriums der Verkehrsanstalten, ist, aufgegriffen worden und zum Gegenstande einer Anklage gemacht worden, welche auf dem in St. Petersburg tagenden allgemeinen Eisenbahnkongress in grosser Ausführlichkeit behandelt worden ist, zum Theil sogar noch im Augenblick verhandelt wird.

Es wurde bei den Konferenzen von einigen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen unter anderem darauf hingewiesen, dass die kolossale Anhäufung von Getreidetransporten, die von den Bahnen zum Minimaltarif und mit Verlust befördert werden müssen, grosse Schwierigkeiten bietet. Das Getreide wird in Massen aus den Häfen ins Innere in die Nothstandsbezirke dirigirt, bleibt infolge der Anhäufungen auf irgend einer Zwischenbahn liegen und beginnt zu verderben. Die Schuld wird von den Eisenbahnverwaltungen den Landschaften zugeschoben, die in höchst unpraktischer Weise die Lieferungstermine ansetzen. So kaufte z. B. die Landschaft von Ssimbirsk im nördlichen Kaukasus grosse Posten Getreide und ordnete die sofortige Zustellung der ganzen Masse nach Ssamara an, wo das Getreide, wie es sich später herausstellte, bis zum Frühjahr liegen sollte. Dieselbe Forderung stellte auch die Landschaft von Jekaterinburg. Was erfolgte nun? Andere Landschaften, die sofort Getreide für die Nothleidenden nöthig haben, wie z. B. Orenburg, müssen nun warten. Auf den Stationen solcher Eisenbahnen, die selbst in reichen Erntejahren keinen grossen Getreidetransport kennen, sind gegenwärtig alle Depots, Ambaren und Scheunen überfüllt. Im Rayon von Jelez bis Koslow sind allein 11000 Wagen Getreide aufgestaut. Dieses Korn liegt zum Theil in grossen Massen in den Nothstandsbezirken und kommt nicht vom Platz. Es kamen Fälle vor, dass einer Station nur einige Dutzend Wagen zugesandt wurden und dort nicht einmal für eine Wagenladung Platz war, so dass das Getreide direkt auf der Plattform zu faulen begann . . . .

Auf der Konferenz wurde ferner konstatirt, dass sämmtliche Eisenbahnen mit ihrer Maximal-Transportfähigkeit arbeiten und alle Anstrengungen machen, um die grösstmöglichste Wagenanzahl in den Verkehr zu geben. Die Wladikawkasbahn verspricht 300 Wagen, die Koslow-Woroneschbahn 200; die Kursk-Charkowbahn erklärt dagegen, dass sie trotz ihrer 1000 Werst betragenden Länge nur 10 Wagen stellen kann, weil angeblich die Moskau-Kursker Bahn die Annahme verweigert. Da nun ferner geklagt wurde über mangelndes, rollendes Inventar, so hat das Ministerium der Verkehrsanstalten die nachfolgenden Bahnen mit rollendem Inventar verstärkt und zwar wurden dargeliehen der Wladikawkasbahn 500 Wagen, der Koslow-Woronesch-Rostowbahn 47 achträdrige Lokomotiven und 900 Wagen, der Moskau-Kurskbahn 12 achträdrige Lokomotiven und 800 Wagen, der Kursk-Charkow-Asowbahn 30 achträdrige Lokomotiven und 450 Wagen und den Südwestbahnen 750 Wagen. Bei einer solchen Verstärkung arbeiten die erwähnten Bahnen mit ihrer gesammten Transportfähigkeit; eine weitere Verstärkung der Abfuhr kann nur durch andere Maassregeln erreicht werden; diese anderen Maassregeln sind vom Finanzministerium, dem die Bahnen in tarifarischer Beziehung unterstellt sind, ergriffen worden, indem das Ministerium anordnete, Tarife für den Getreidetransport auf nachstehenden Umwegen festzustellen:

1. Von den Stationen der Bahnstrecken: Kiew-Bachmatsch der Kursk-Kiewbahn, Romny-Niskowka der Libau-Romnybahn, Romny-Nikolajew und Snamenka-Jelissawetgrad der Charkow-Nikolajewbahn, ferner von den Stationen der Fastowbahn, sowie denen der Südwestbahnen, mit Ausnahme der auf den Strecken Kriwin-Sdolbunowo, Sdolbunowo-Radsiwilow und Sdolbunowo-Grajewo belegenen Stationen, und von der Strecke Dolinskaja-Miloradowka der Katharinenbahn beim Transport der Frachten bis zur Station Orel und den östlich und nördlich von Orel belegenen Bahnstationen auf dem Umwege über Bachmatsch-Homel-Brjansk.

2. Beim Transport der Getreidefrachten aber von den Stationen der Wladikawkas- und Donezbahn, den Stationen der Strecke Gnilowskaja-Pokrowskaja der Kursk-Charkow-Asowbahn und von den in Rostow befindlichen Stationen bis zu den auf der Strecke Archangelskoje-Jelez belegenen Stationen der Orel-Grjasibahn, ferner bis zu den Stationen der Strecken Jelez-Uslowaja und Uslowaja-Tula der Ssysran-Wjasmabahn, den Stationen der Liwnybahn, sowie den Stationen Tula-Moskau der Moskau-Kurskbahn und den Stationen der hinter Moskau belegenen Bahnen (Nikolai-, Moskau-Nischni Nowgorod-, Borowitschi-, Rybinsk-Bologoje-, Nowotorschok- und Baltische Eisenbahn) — auf dem Umwege über Kursk.

Die Tarifzahlungen auf diesen Umwegen sind in vollständige Uebereinstimmung mit den Tarifen der kürzeren Wegstrecken gebracht, so dass die Benutzung der Umwege die Transportkosten für die Getreidesendungen nach den nothleidenden Gegenden durchaus nicht erhöhen wird. Die Umwegetarife sind am 2. November veröffentlicht und vom Tage der Veröffentlichung in Kraft getreten.

Alle diese Maassregeln scheinen aber doch immer noch nicht die gewünschten Resultate herbeigeführt zu haben, denn in diesen Tagen hat ein Kaiserlicher Befehl dem Ingenieur Obrist von Wendrich, früher Betriebsinspektor auf der Baltischen Bahn und gegenwärtig einer der bestehenden 4 älteren Inspektoren der Eisenbahnen, bevollmächtigt, im Süden Russlands zur Herbeiführung einer einheitlichen Organisation des gesammten Verkehrswesens in den Theilen des Reiches, in denen der Verkehr infolge von Güteranhäufungen ins Stocken gerathen, selbständig und unabhängig von der Beobachtung der sonst üblichen Formalitäten direkt Anordnungen, die er für nothwendig erachtet, treffen zu dürfen, welche von sämmtlichen Bahnverwaltungen des Reiches unweigerlich zu erfüllen sind.

Hoffentlich bringt diese ganz exorbitante Maassregel den erhofften Nutzen. Jedenfalls ist sie aber ein deutliches Zeichen dafür, wie weit die Erkenntniss von der fehlenden und doch so unerlässlichen Einheitlichkeit in der Gesammtleitung vorgedrungen ist. Vielleicht gelingt es dem Herrn v. Wendrich, den Ueberfluss an Getreide aus den vorher schon namhaft gemachten Gebieten in die Nothstandsgebiete rechtzeitig überzuführen und damit die Hilfe, die zur Abstellung der dort hereingebrochenen Noth im Lande selbst vorhanden ist, auch wirk-

sam werden zu lassen und damit dem traurigen Schauspiele, das sich augenblicklich vor den Augen Europas abspielt, wenigstens zu einer befriedigenden Lösung zu verhelfen. Die Aufgabe ist keine geringe, es scheint sogar dieselbe für Kenner Russischer Verhältnisse eine übermässig schwere zu sein, denn trotz aller Vollmachten werden die bestehenden Verhältnisse, muss man fürchten, doch so mächtig sein, dass ihre Ueberwindung selbst durch einen so energischen Mann, wie Herr v. Wendrich, kaum möglich werden wird.

Projektirte Einführung von Zonentarifen.

Im Finanzministerium ist, wie von gutinformirter Seite mitgetheilt wird, im Zusammenhang mit dem Hinausschieben des Termins für Einführung der begünstigten Eisenbahn-Passagierbillets ein neues Projekt entstanden, welches die Einführung der Zonentarife bezweckt, welche jedoch auf, von den Ungarischen vollständig verschiedenen Grundsätzen gegenwärtig seitens des Eisenbahndepartements bearbeitet werden.

Es sollen hier nur die grösseren Entfernungen zur Erwägung kommen, von 100 Werst aufwärts stufenweise je 50 Werst billiger bei ununterbrochener Reise; z. B. für die erste Zone 10 %, zweite 15 % usw., bis zu 50 % als Maximum der Ermässigung. Diese Neuordnung soll zunächst für ein Probejahr eingeführt und, wenn dieselbe den Passagierverkehr vergrössert, ferner beibehalten werden.

Selbstredend werden alle Eisenbahnen daran sich betheiligen.

Sollte das Projekt wirklich durchgeführt werden, so würde es interessant sein, die Wirkung zu beobachten, die solch eine Maassregel in Fällen ausübt, in denen es sich um das Durchfahren sehr langer Strecken und in einem Lande mit dünner Bevölkerung handelt.

Pleskau-Riga: Halbstation Ligat.

Die zeitweilige Verwaltung der Staatseisenbahnen macht bekannt, dass vom 26. November d. J. ab die Halbstation „Ligat" der Pleskau-Rigaer Bahn, welche auf 230 Werst von Pleskau aus gerechnet belegen ist, für den Personen- und Güterverkehr (einschl. Eilgut- und Bagageexpedition) eröffnet worden ist.

Baltische Eisenbahn: Station Woiskowitza (Gorwitza).

Das Eisenbahndepartement bringt zur allgemeinen Kenntniss, dass mit Genehmigung des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten die Station der Baltischen Bahn „Gorwitza" in „Woiskowitza" umbenannt worden ist.

Kartenwerke.

Offizielle Eisenbahn-Wandkarte von Oesterreich-Ungarn. Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen gibt bekanntlich im Auftrage des K. K. Handelsministeriums eine grosse Uebersichtskarte heraus, welche ausser den Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie auch die der Balkanstaaten und Italiens enthält und bis Salonichi, Konstantinopel, Odessa und Neapel reicht. Die Bahnlinien bezw. Bahngebiete in Oesterreich-Ungarn treten deutlich in verschiedenen Farben hervor und ausser den an Eisenbahnen gelegenen Orten zeigt die Karte auch noch viele andere, sowie auch leichte Terrainangabe. Sie umfasst 6 grosse Blätter (zusammen 185/128 cm) und enthält alle fertigen und im Bau befindlichen Linien, erstere mit der Unterscheidung, ob ein- oder zweigeleisig. Die soeben für 1892 erschienene neue Ausgabe ist in der K. K. Generalinspektion auf Grund amtlicher Nachrichten bis zum Schluss des Jahres 1891 ergänzt resp. sorgfältig revidirt worden.

Mit dem Verkaufe dieses Kartenwerkes ist die Kunst- und Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien betraut. (Preis kolorirter Exemplare 11 *M.*)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ausserbetriebsetzung von Strecken.

Beseitigung der Drahtseilbahn in Louisenhain. Die zur Verbindung der Haltestelle Louisenhain mit den Umladevorrichtungen an der Warthe hergestellte Drahtseilbahn ist seit ihrem Bestehen nur sehr wenig und im Jahre 1891 gar nicht mehr benutzt worden. Dieselbe wird daher am 15. Februar 1892 ausser Betrieb gesetzt.

Die im Binnen-Gütertarife des Direktionsbezirks Breslau wegen Erhebung von Gebühren für die Benutzung dieser Umladevorrichtung auf Seite 13 enthaltene Anmerkung zu 2. b tritt zu demselben Zeitpunkte ausser Kraft.

Breslau, den 28. Dezember 1891. (1)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen starken Eisrinnens auf der Donau musste der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der Kgl. Ung. Staatsbahnen gelegene Eisenbahn-Trajektverkehr am 22. Dezember a. c. auf unbestimmte Zeit eingestellt werden.

Budapest, den 28. Dezember 1891. (2)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen,
Hauptsektion für allg. Verw. u. Betrieb.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Eisganges im Rheine waren die diesseitigen Fähranstalten wie folgt für jeden Verkehr unterbrochen:

1. Oberkassel bei Bonn vom 23. bis einschl. 28. d. Mts.
2. Griethausen bei Cleve vom 24. bis 29. d. Mts. Vormittags.

Köln, den 29. Dezember 1891. (3)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

4. Güterverkehr.

Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 gelangt der Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Die Güter-Abfertigungsstellen ertheilen über den Inhalt desselben jede gewünschte Auskunft.

Giessen, den 28. Dezember 1891. (4)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 treten die Nachträge III zu den Heften A, B und C (nebst Anhang) des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Ergänzungen der Bestimmungen zum Ausnahmetarif 5 (für bestimmte Stückgüter), die Einbeziehung weiterer Belgischer und Deutscher Stationen in die allgemeinen Tarifklassen bezw. die Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen, welche letztere, sofern sie Frachterhöhungen einschliessen, erst am 12. Februar 1892 in Wirksamkeit treten.

Exemplare der betreffenden Nachträge werden bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,10 *M.* bis 0,20 *M.* für das Stück abgegeben.

Köln, den 29. Dezember 1891. (5)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Januar 1892 treten für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10 000 kg von den Hüttenstationen im Ruhr-, Dill- und Sieggebiet nach Niederschlesischen Verbrauchsstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 26. Dezember 1891. (6)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 kommt der Nachtrag II zum Gütertarife für oben bezeichneten Verkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften" und des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen theils neue, theils ermässigte Entfernungen für einzelne Stationsverbindungen und insbesondere für Stationen der neu in den Tarif einbezogenen Braunschweigischen Landeseisenbahn.

Ferner enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 für bestimmte Stückgüter, 3 für Ausfuhr-Stückgüter, 4 für Eisen und Stahl, 5 für Eisenerze, 9 für Düngemittel, Erde etc., 10 für Eisen und Stahl, 11 für Giesserei-Roheisen und einen neuen — bereits vom 1. September l. J. ab gültigen — Ausnahmetarif 12 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (7)

Frankfurt a. M., den 24. Dezember 1891.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1892 ab treten im Ausnahmetarif 7 des Gütertarifs Bromberg-Berlin für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zur überseeischen Ausfuhr neue Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr von den diesseitigen einbezogenen Stationen nach Swinemünde und von Berlin, Stettiner Bahnhof, nach Danzig, Königsberg i/Pr. und Neufahrwasser in Kraft.

Die Ausnahmefrachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 24. Dezember 1891. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais Rumänischen Ursprungs. Der für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1892 gültige, besonders ermässigte Ausnahmetarif für die Beförderung von

Mais Ungarischen Ursprungs in Ladungen von 10 000 kg von den Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn sowie nach Station Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Erfurt findet gleichmässige Anwendung auch auf Mais-Sendungen Rumänischen Ursprungs, welche mit direkten Frachtbriefen von Stationen der Rumänischen Eisenbahnen nach den obenbezeichneten Deutschen Stationen befördert und in den Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen umkartirt werden.

Breslau, den 28. Dezember 1891. (9)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Die Gültigkeit des für die Zeit vom 25. Mai d. J. bis zum 14. März 1892 zur Einführung gelangten Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach den Finnländischen Häfen von Wiborg bis Björneborg wird bis zum 31. Dezember 1892 verlängert, und zwar gilt derselbe hinfort für den Verkehr mit sämmtlichen zur Zeit zwischen Lübeck und Finnland regelmässig fahrenden Dampfern.

Lübeck, den 29. Dezember 1891. (10)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation von Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einführung.

Hierdurch werden die in den Tarifheften II und III vom 1. April 1879 und deren Nachträgen für den Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze für Düngemittel aufgehoben.

München, den 24. Dezember 1891. (11)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Die auf Seite 17, 20, 34, 59 und 60 des Heftes 1 und auf Seite 15 und 21 des Heftes 2 zu Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs für Marquartstein und Staudach enthaltenen Frachtsätze bezw. Theilfrachtsätze ermässigen sich vom 1. Januar 1892 ab um 3 ℳ für 10 000 kg.

München, den 24. Dezember 1891. (12)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 1. Januar 1892 ab ermässigt sich der auf Seite 10 des Nachtrages III zu Theil III, Heft 4 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** enthaltene Anstossbetrag für Marquartstein-Freilassing von 0,26 auf 0,23 ℳ für 100 kg.

München, den 24. Dezember 1891. (13)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Bayerischer Getreideverkehr. Vom 1. Januar 1892 ab ermässigen sich die Frachtsätze und Anstossbeträge des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs, Theil III, Heft 1 für Marquartstein um 0,03 ℳ für 100 kg.

München, den 22. Dezember 1891. (14)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr Der im Nachtrag VIII zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 c (Schleifholz) zwischen Taus und Berthelsdorf gilt auch vom 1. Januar 1892 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1892.

Dresden, am 28. Dezember 1891. (15)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Schmalspurige Eisenbahnlinien Döbeln (Grossbauchlitz) - Mügeln - Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla. Für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den obengenannten schmalspurigen Bahnlinien sind mit Gültigkeit vom 31. Dezember d. J. neue Bestimmungen und Tarife erschienen, welche durch die Güterexpeditionen käuflich bezogen werden können.

Insoweit Frachterhöhungen gegen seither eintreten, erlangen dieselben erst vom 15. Februar 1892 an Gültigkeit.

Dresden, am 24. Dezember 1891. (16)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den Deutschen Eisenbahnen betreffend. Mit 1. Januar 1892 kommt in allen direkten Gütertarifen der Bayerischen Staatsbahn mit Deutschen Bahnen für die Bayerischen Lokalbahnstationen Marquartstein und Staudach der Lokalbahnzuschlag für Eil- und Stückgüter sowie für Wagenladungsgüter in Wegfall.

München, den 23. Dezember 1891. (17)
Generaldirektion
der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante). Einführung des Nachtrages I zu Tariftheil I und neuer Tariftheile II, Heft 1 und Heft 2. Mit 1. Januar 1892 treten in Wirksamkeit: Der Nachtrag I zu Tariftheil I, gültig vom 1. Januar 1891, ein neuer Tariftheil II, Heft 1, ein neuer Tariftheil II, Heft 2.

Die ab 1. Januar 1891 gültigen Tariftheile II Heft 1 und Heft 2 werden hierdurch aufgehoben. — Der Nachtrag I zu Theil I enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen und eine neue Güterklassifikation; die neuen Theile II, Heft 1 und 2 enthalten theils geänderte Frachtsätze, dann Frachtsätze für neu einbezogene Aufgabestationen (der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn etc.), — bei Ausdehnung der Gültigkeit der Frachtsätze auch auf Sendungen nach den Hafenplätzen Burgas und Varna.

Insoferne Erhöhungen eintreten, erlangen die Bestimmungen und Frachtsätze des vorbezeichneten Nachtrages, bezw. der vorbezeichneten neuen Tariftheile erst ab 15. Februar 1892 Gültigkeit und kommen bis dahin die Bestimmungen und Frachtsätze der ab 1. Januar 1891 gültigen Tariftheile zur Anwendung.

Exemplare der vorbezeichneten neuen Tarife sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich und können auch durch die Verbandsstationen bezogen werden, und zwar zu nachstehenden Preisen:

	Oe. W. Not.
Nachtrag I zu Theil I . .	15 kr.
Theil II, Heft 1.	25 „
Theil II, Heft 2.	20 „

pro Exemplar.

Wien, am 17. Dezember 1891. (18
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume. (Nach Binnenstationen der Orientalischen Eisenbahnen.) Einführung eines Tarifes. Mit 1. Januar 1892 tritt ein Tarif für den direkten Frachtgut-Transport von Stationen

der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
„ K. K. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft,
„ K. K. priv. Böhmischen Westbahn.
„ a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
„ K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
„ Mährisch-Schlesischen Centralbahn,
„ K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
„ K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
„ K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn,
„ K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.
„ priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
„ K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen.
„ Kgl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen.
„ Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn,
„ Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.
„ Kgl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen.
„ K. K. priv. Südbahngesellschaft und
„ K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Eisenbahn

nach Stationen der Orientalischen Eisenbahnen über Triest und Fiume, beziehungsweise Dedeagatsch, Konstantinopel und Saloniк

in Wirksamkeit.

Die Gesammtfrachtsätze dieses Tarifes verstehen sich in Franken Gold pro 100 kg und umfassen die Kosten der Beförderung mit der Eisenbahn bis Triest, bezw. Fiume, die Vermittelungsspesen in diesen Hafenplätzen, sowie in dem Türkischen Uebergangshafen, die Kosten der Seebeförderung mit Schiffen der Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd, sowie die Kosten der Beförderung auf den Orientalischen Eisenbahnen.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich und können auch durch die Verbandsstationen bezogen werden u. zw. zum Preise von 60 kr. Oe. W. Noten, bezw. 1.30 Franken Gold pro Exemplar.

Wien, am 17. Dezember 1891. (19)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Für Roheisen tritt mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1892 laut „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demsel-

ben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Rückvergütungswege in Kraft:

Von Breslau O. S. E. nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Adlerkosteletz	0.55 M.

Wien, am 28. Dezember 1891. (20)
Oesterreichische Nordwestbahn.

I. **Oesterreichisch - Südwestrussischer Grenzverkehr.**

II. **Elbeumschlagsverkehr:** Südwestrussland - Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag, dann Dresden-Elbkai.

III. **Getreideverkehr Russisch - Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg - Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits.**
(Reexpedition von Getreide etc. Russischer Provenienz in Tarnopol.)

Die mit 31. Dezember cr. in den oben bezeichneten Verkehren ablaufende Reexpeditionsbegünstigung für Getreide- etc. Transporte Russischer Provenienz, welche via oder ab Podwoloczyska trs. pr. Bahn in Tarnopol anlangen und daselbst in den Lagerräumen des Podolischen Bank- und Kommissionshauses oder von der K. K. priv. Galiz. Aktien-Hypothekenbank eingelagert werden, wird bis auf weiteres unter Aufrechthaltung sämmtlicher in Nr. 74 vom 23 9. l. J. publizirten Bedingungen und Modalitäten erneuert.

Wien. am 23. Dezember 1891. (21)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.
namens der betheiligten Bahnen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Am 1. Januar 1892 gelangt Nachtrag 4 zum Theil I des Lokal-Gütertarifs vom 1. Juni 1888 für den Verkehr zwischen den auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen zur Einführung.

Amsterdam. 23. Dezember 1891. (22)
Die Spezialdirektion.

5 Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 wird der für den diesseitigen Bezirk eingeführte Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Preussischen Staatsbahnen Theil II. Heft 1. enthaltend besondere Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, neu herausgegeben.

Die Ausgabe dieses Tarifs vom 1. Juli 1888 tritt damit ausser Kraft.

Der neue Tarif kann von dem Einführungstage ab bei unseren Stationen eingesehen werden.

Breslau, den 29. Dezember 1891. (23)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Für die diesseitigen Werkstätten soll die Lieferung verschiedener eiserner Beschlagtheile für Personen- und Güterwagen vergeben werden.

Lieferungsbedingungen hierzu können auf postfreies Ansuchen von unserer Magazin - Hauptverwaltung hier gegen Entrichtung von 20 ₰ Schreibgebühren für ein Exemplar und 50 ₰ Rückporto bezogen werden.

Lieferungsangebote sind bis 15. Januar 1892, Abends 6 Uhr, an die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier einzureichen.

Chemnitz, den 28. Dezember 1891. (24)
Maschinen-Hauptverwaltung.

Behufs Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Kohlenladekrahns für Station Eisenach sowie Lieferung von 6 Stück Kohlenladekasten zu denselben ist Termin auf den 20. Januar 1892, Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau anberaumt. Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs - Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885, allgemeine und besondere Bedingungen sowie Zeichnungen zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1 M. 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der im Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen bis zu oben angegebenem Termin postfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 29. Dezember 1891. (25)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Der Verkauf der aufgekommenen Altmaterialien (Schienen, Kleineisenzeug etc.) findet Mittwoch, den 6. Januar 1892, Vormittags 11½ Uhr, statt, bis zu welchem Termin Preisangebote an uns einzureichen sind.

Verzeichnisse und Bedingungen sind gegen Einsendung von 25 ₰ von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, im Dezember 1891. (26)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt.

8. Offene Stellen.

Werkmeister gesucht. In unserer Werkstatt in Wittstock (Mark) ist die Stelle des Werkmeisters zum 1. Februar k. J. neu zu besetzen. Geeignete Bewerber, welche befähigt sein müssen, die Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen selbständig zu leiten, wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, ferner unter Angabe der Gehaltsansprüche bei uns melden. (J27)

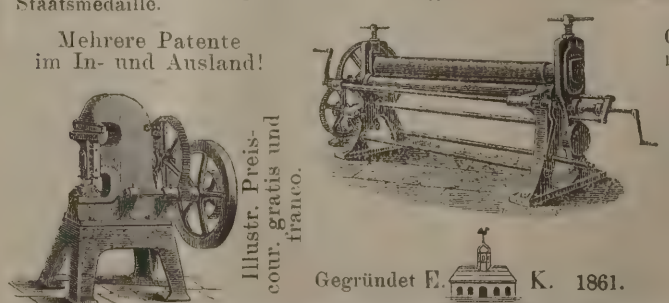
Perleberg, den 27. Dezember 1891.
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Billetschränke
einfache, rechteckige und runde drehbare, mit Gefächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von
Chr. Hartmann in Elberfeld.
Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn - Direktionen zu Elberfeld, Köln rechtsrheinisch, Münster, Strassburg, Magdeburg, Blankenburg, Breslau, Christiania u. a.

Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere
bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.
Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

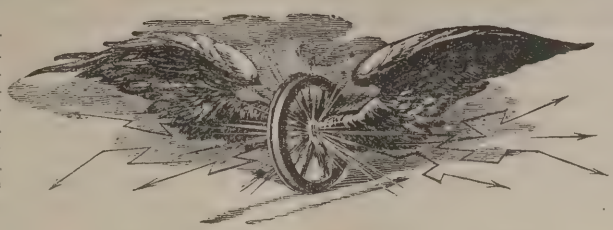
Kalender für Eisenbahn-Beamte
19. Jahrgang 1892, bearbeitet von Gehrcke. Geb. M. 2.—. Das langjährige Erscheinen spricht genügend für die Brauchbarkeit dieses beliebten, reichhaltigen Taschenbuches. Gegen vorherige Einsendung des Betrages, auch in Briefmarken, direkt zu beziehen von der Verlagsbuchhandlung **Gerhard Kühtmann, Dresden.**

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille. **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
32mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.
Mehrere Patente im In- und Ausland!
Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Illustr. Preiscour. gratis und franco.
Gegründet E. K. 1861.
Jahresproduction 7000 Maschinen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 2. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Januar 1892.

Inhalt:

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge.
Vereins-Mittheilungen:
Uebergang der zu dem Unternehmen der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn gehörenden Strecken in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im November 1891.
Betriebseröffnungen.
Ausserbetriebsetzung v. Strecken.
Eröffnungen u. Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen:
Betriebsergebnisse.
Einstellung der Signale mit der Bahnsteigglocke.
Oldenburgische Anleihe.
Eisentarife von Zwickau nach Berlin.
Staffeltarife.
Dortmund-Emskanal.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg.
Aus Württemberg:
Die Eisenbahn von Nagold nach Altensteig.
Dienstkleidung der Eisenbahnbeamten.
Kartenwerke:
Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern.
Eisenbahnkarte des östlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russ. Reichs.
Personalnachrichten:
Württemberg.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge.

Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.

Kaiser Wilhelm II.
an Staatssekretär Dr. v. Stephan
zum 7. Januar 1891.

Den Uebergang vom alten in's neue Jahr bezeichnet ein Ereigniss allerersten Ranges auf wirthschaftlichem wie auf politischem Gebiet: der Abschluss einer Reihe unter einander zusammenhängender Handels- und Zollverträge der wichtigsten Kulturstaaten Mitteleuropas. Dass Deutschland hierbei den Reigen führt, dass dessen natürliche und politische Verbündete, Oesterreich-Ungarn und Italien, sich unmittelbar anschliessen, dass Belgien und die Schweiz theilnehmen: alles dies sind Thatsachen, die das Herz jedes Deutschen erfreuen müssen. „L'union fait la force", und schon wirkt das Naturgesetz der Anziehung, welche grosse Körper auf kleinere ausüben. Deutschland wird voraussichtlich die benachbarten Niederlande, Oesterreich und Ungarn die seinem Interessenkreise angehörigen Donau- und Balkanstaaten der Einigung beibringen, welche zur Zeit schon ein Gebiet von 133 Millionen Einwohnern umfasst. Vereinsamt steht Frankreich da; sein Versuch, durch die berühmten Maximal- und Minimaltarife nach dem Rezept des Hochschutzzöllners Méline die Meistbegünstigungsklausel im Art. 11 des Frankfurter Friedens illusorisch zu machen, hat ihm nur gänzliche Isolirung eingebracht. Und dem östlichen Nachbar hat die unerbittliche Logik der Thatsachen, welche Thoren Zufall nennen, in Gestalt einer unerhörten Hungersnoth und des glänzenden Fiasko seiner Kriegsanleihe unwiderleglich ad oculos demonstrirt, in wie schwerem Irrthum diejenigen befangen sind, die sich im Vertrauen auf die unerschöpflichen Hilfsquellen eines ungeheuern Gebietes von der übrigen Welt abschliessen zu können wähnen. Selbst Bruder Jonathan steckt seine Mac Kinley Bill etwas tiefer in die Tasche und verspricht, unsern Zucker gegen sein gesalzenes Fleisch und seinen Ueberfluss an Brotfrucht zu tauschen.

Von höchstem Interesse war das Schauspiel, welches in den Tagen vom 10. bis 18. Dezember die Verhandlungen unseres Reichstages über die ihm unterbreiteten Handels- und Zollverträge geboten haben. Mit gespannter Aufmerksamkeit folgte die Nation, soweit sie überhaupt zu denken und zu fühlen vermag, den Debatten, welche über ihr wirthschaftliches Wohl und Wehe entscheiden sollten. Dass die Politik gegenseitiger Zugeständnisse, die Herabsetzung und Bindung der Zölle innerhalb eines weiten Wirthschaftsgebietes und auf eine Reihe von Jahren hinaus, einen entschiedenen Wendepunkt in unserer inneren und äusseren Wirthschaftspolitik bezeichnet, bedurfte nicht erst der Bestätigung durch

die der Vorlage beigegebene Denkschrift und durch die Erklärungen der Regierungsvertreter. Ebenso selbstverständlich war es, dass das Aufgeben des Standpunktes einseitigen (s. g. autonomen) Vorgehens mit hohen nahezu prohibitiv wirkenden Zöllen unter Nachbarstaaten, welche durch die Natur auf den Austausch ihrer Erzeugnisse angewiesen sind, und eine selbst mässige vertragsweise Herabsetzung der bestehenden Zollsätze auf die Produkte der Land- und Forstwirthschaft, des Rebbaues, der Viehzucht und der Industrie in den Kreisen der „beschützten nationalen Arbeit“ vielfach auf Widerspruch stiess, von der grossen Mehrheit der Bevölkerung aber im Interesse der Konsumtion, des Absatzes der erzeugten Güter und des allgemeinen Verkehrs mit freudiger Genugthuung begrüsst wurde.

Alle maassgebenden Gesichtspunkte sind in den Debatten des Reichstages zur Erörterung gelangt, am vollständigsten aber in der grossen Rede, mit welcher der Reichskanzler am 10. Dezember die Verhandlungen eingeleitet und in gewissem Sinne bereits zum Abschluss gebracht hat. Dieser lichtvolle Vortrag umfasst in nahezu erschöpfender Weise alle wesentlichen Punkte, welche bei der Beurtheilung der Handelsverträge in Betracht kommen. Er widerlegt in einer durch ihre einfache Natürlichkeit gewinnenden, hin und wieder durch leise Ironie gewürzten Sprache von vornherein die — durch die Tagespresse bekannt gewordenen — Einwürfe der Gegner und überzeugt durch das Gewicht der angeführten Thatsachen von der Richtigkeit und Nothwendigkeit des Vorgehens der verbündeten Regierungen. Wir hoffen, keine abschlägige Antwort zu erhalten, wenn wir unsere verehrten Leser einladen, den Gedankengang dieser klassischen Darstellung, welche aus der Tagespresse längst bekannt ist, aber einem gründlicheren Studium nicht genug empfohlen werden kann, sich in den Hauptzügen zu vergegenwärtigen.

Die Rede beginnt mit einem Hinweis auf die der Vorlage beigegebene Denkschrift. Wie diese darlegt, war die Europäische Handels- und Zollpolitik im letzten Jahrzehnt wesentlich durch ein umfassendes Konventionaltarif-System bestimmt. Insbesondere hatte zu Anfang der achtziger Jahre Frankreich mit einer grossen Anzahl von Staaten Tarifverträge vereinbart[1]), in deren Genuss Deutschland, trotz der im Jahre 1879 erfolgten autonomen Erhöhung seiner Zölle dadurch eintrat, dass es sich im Frankfurter Frieden die Behandlung als meistbegünstigte Nation gesichert hatte und auch mit einer grösseren Anzahl anderer Staaten Meistbegünstigungsverträge besass. Dieser für Deutschland vortheilhafte Zustand würde aber am 1. Februar 1892 sein Ende erreicht haben, indem Frankreich seine zum grössten Theil auf diesen Termin ablaufenden Handelsverträge sämmtlich kündigte und einen autonomen Tarif einführte, welcher selbst in seinen — für meistbegünstigte Nationen bestimmten — Minimalsätzen „einem Prohibitivzoll ziemlich gleichkommt.“ Auch in den meisten übrigen Staaten hatte überall eine stark schutzzöllnerische Strömung die Oberhand gewonnen, in welcher Hinsicht namentlich auf Russland und die Vereinigten Staaten Nordamerikas hingewiesen wird. So trat — wie es in der Denkschrift heisst — an die verbündeten Regierungen die Mahnung zur Entscheidung heran, ob sie gegenüber der auf wirthschaftlichem Gebiete mit zunehmender Bestimmtheit drohenden Abschliessungspolitik der Europäischen Staaten, dem Beispiele anderer Staaten folgend, auch ihrerseits auf die festere Abschliessung des eigenen Marktes Bedacht nehmen und damit die auf gegenseitige Abschliessung gerichteten Tendenzen wesentlich steigern oder ob sie bei Zeiten dahin streben sollten, der weiteren Entwickelung jener Tendenzen und ihrer praktischen Folgen vorzubeugen und sich einen bestimmenden Einfluss auf die demnächstige Neugestaltung des Europäischen Zolltarifsystems im Sinne internationaler Verständigungen zu sichern. Die Entscheidung konnte nur im letzteren Sinne ausfallen.

Die Wirkung der autonomen Zollgesetzgebung vom Jahre 1879 und der Erhöhung der Zölle in den Jahren 1885 und 1887 war ja — wie der Reichskanzler im Anschluss an die Denkschrift hervorhebt — anfänglich eine vorzügliche[2]), verkehrte sich aber, je mehr die übrigen Staaten dasselbe System annahmen, in das Gegentheil. Dem anfänglichen Erstarken der Deutschen Industrie folgte, durch deren Beschränkung auf den Deutschen Markt, die Ueberproduktion. Die Meistbegünstigung wurde, um nicht Andern die gleichen Vortheile gewähren zu müssen, zur Gesammtschädigung. Deutschland bedarf der Einfuhr von Nahrungsmitteln, Rohprodukten und Halbfabrikaten aus dem Auslande. Zur Zahlung hat es der Hauptsache nach nur ein Mittel, seine Fabrikate. Seine Einfuhr beträgt aber jährlich für etwas über 4000 Millionen, seine Ausfuhr nur etwas über 3000 Millionen Mark. Wir sind also auf die Dauer nicht im Stande, das zu bezahlen, was wir brauchen, um zu leben und unsere Industrie im Betrieb zu erhalten. Ein Fortgehen auf diesem Wege würde der Ruin unserer Industrie, des Arbeiterstandes, vielleicht des Staates sein. Dem muss abgeholfen werden; der „Krieg Aller gegen Alle“, den das Fortschreiten auf dem bisherigen Wege bedeuten würde, muss aufhören. Es handelt sich dabei nicht um die doktrinären Schlagwörter „Freihandel oder Schutzzoll“, sondern darum, ein Mittel zu finden, um die Landwirthschaft lohnend zu erhalten, die Industrie in Betrieb zu wissen und den Arbeitern Arbeit zu geben. Dies ist nur zu erreichen durch Tarifverträge mit anderen, nahestehenden Nationen. Hierbei sind gegenseitige Konzessionen unvermeidlich, sowohl zwischen den Staaten, als zwischen den Interessengruppen. Es gilt auszugleichen zwischen den Interessen, mit Sachkenntniss, Umsicht und Vaterlandsliebe. Gegenüber dem gesteigerten Werth und dem gesteigerten Impuls der wirthschaftlichen Betriebe sind die Regierungen — mehr vielleicht noch wie früher — genöthigt, in erster Linie immer das Ganze im Auge zu behalten.

Die Wirkung der Verträge kann nur langsam eintreten. Es ist deshalb, und weil Landwirthschaft und Industrie der Stetigkeit bedürfen, eine lange Dauer der Verträge (12 Jahre) ins Auge gefasst.

Die weiteren Ausführungen des Reichskanzlers betreffen vorzugsweise die Widerlegung der in der Presse vorgebrachten Einwendungen. Wir heben daraus einige besonders bemerkenswerthe Aeusserungen hervor. Denjenigen, welche eine stärkere Heranziehung von Sachverständigen gewünscht hätten, wird zu Gemüthe geführt, dass bei solcher Behandlung die Verträge günstigstenfalls nach Ablauf der für ihre Dauer bestimmten 12 Jahre zu Stande gekommen wären. Den „bimetallistischen Fanatikern“, welche die Verträge bis zur Aenderung der

---

[1]) Es war dies nur die Fortsetzung der Französischen Handelspolitik vom Jahre 1860. Wer erinnert sich nicht der Verhandlungen zwischen Michel Chevalier und Cobden und des klassischen Ausspruches Napoleons III.: „Entendons-nous comme d'honnêtes gens et non comme des larrons qui veulent se duper réciproquement!“ Eine ähnliche liberale Zollpolitik war weit früher in Deutschland durch den Zollverein und die seit den 1850er Jahren abgeschlossenen Handelsverträge inaugurirt worden. Sie fiel in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre, gerade wie jetzt, die seither eingeschlagene gegentheilige Politik, infolge von Uebertreibung.

[2]) Dieses Prädikat ist — wie sich aus dem folgenden ergibt — cum grano salis zu verstehen. In einer späteren Rede sagt der Reichskanzler: „Wir haben bei den Verhandlungen mit Oesterreich manche Schwierigkeit dadurch zu überwinden gehabt, dass seit der Zeit, in der wir das Schutzzoll-System trieben, in Oesterreich-Ungarn Industrien entstanden sind, die noch vor 10 Jahren nicht existirten. Wir hätten eine Menge Dinge, die wir jetzt erkauft haben, umsonst haben können. Andere Industrien — ich weise auf den Veredlungsverkehr hin — sind uns überhaupt unmöglich geworden.“ Dieser Veredlungsverkehr ist, wie der Abg. Oechelhäuser den gleichen Gedanken drastisch ausdrückt, mit manchem anderem „dem Moloch des Schutzzolls zum Opfer gefallen.“

Valuta aufgeschoben sehen möchten, wird begreiflich gemacht, dass bei längerem Zuwarten von Monat zu Monat die Zahl der Staaten gewachsen sein würde, welche sich mit „Chinesischen Mauern“ umgeben hätten. Besonders scharf wird den übertriebenen Forderungen der Agrarier entgegengetreten: die Schutzzölle haben nicht alles gehalten, was man sich von ihnen versprochen hat, aber sie haben die Landwirthschaft, deren staatserhaltender Charakter vom Redner eingehend gewürdigt wird, vor einer Krisis bewahrt. Die Landwirthschaft wird auch bei Herabsetzung des Weizen- und Roggenzolles von 5 ℳ auf 3,50 ℳ weiter prosperiren. Nicht die Landwirthschaft bringt durch die Ermässigung ein Opfer, sondern es handelt sich bei den Getreidezöllen um ein schweres Opfer für den Staat; ihre Erhöhung auf 5 ℳ war eine Kraftprobe, welche nicht zu Gunsten des Staates ausgefallen, und die Ueberspannung des Bogens in Bezug auf unentbehrliche Nahrungsmittel birgt eine grosse Gefahr. — Bezüglich der ermässigten Weinzölle wird namentlich hervorgehoben, wie man den Italienischen Wein gegen den Französischen Boden gewinnen lassen will.

Die Behandlung der Industrie in den Verträgen wird als besonders schwierig bezeichnet, und ihre wachsende Bedeutung, namentlich auch für Wohlstand und Sittlichkeit hervorgehoben. Die Perfektion der Verträge wird lohnende Arbeit durch den Export bringen. Wir müssen exportiren entweder Waaren oder Menschen. Insbesondere soll den Arbeitern entgegengekommen werden, indem sie Gelegenheit zu lohnendem Erwerb finden.

Schliesslich berührt der Reichskanzler noch die politische Seite der Verträge. Er ist der Meinung, dass, wenn man mit anderen Staaten Bündnisse zur Erhaltung des Friedens schliesst, es nicht möglich ist, mit diesen Staaten in einem wirthschaftlichen Kriege zu liegen. Wir brauchen kräftige Verbündete, und die Regierungen wollten beim Abschluss der Verträge die Wege zu einem gegenseitigen Waarenaustausch finden, der Keinen schwächt. Heutzutage muss ein Bündniss in die Seele der Völker eingelebt sein, wenn es Garantien für seine Haltbarkeit bieten soll. Dies zu erleichtern, wird eine Wirkung der Handelsverträge sein. Es gibt auch eine Art der Kriegsführung, bei welcher nicht geschossen, sondern nur um Tarife gekämpft wird. Wollen die Staaten ihre Weltstellung erhalten, so müssen sie sich eng an einander schliessen. Sie werden vielleicht einmal einsehen, dass sie Klügeres zu thun haben, als sich gegenseitig das Blut auszusaugen, dass sie für den wirthschaftlichen Kampf um ihr Dasein genöthigt sein werden, alle Kräfte einzusetzen.

Der Reichskanzler schliesst mit einem Appell an die Vaterlandsliebe. Man muss die Verträge als ein G a n z e s ansehen[3]) und darf sich nicht durch Einzelheiten beirren lassen. Sie sind geeignet, das innere Gedeihen Deutschlands und seine Weltstellung zu erhalten und zu fördern.

Wenn wir vorstehend versucht haben, an dieser Stelle den Gedankengang des obersten Vertreters der Deutschen Regierungen in seinen Grundzügen wiederzugeben, so geschah es im Hinblick auf die enorme Bedeutung dieser Ausführungen für unsere ganze wirthschaftliche und politische Zukunft: eine Bedeutung, welche sich namentlich auch auf dem Gebiete des Verkehrs, welchem unser Blatt in erster Reihe zu dienen berufen ist, mit elementarer Gewalt geltend machen wird. Bedeuten doch die Handelsverträge eine neue Aera für das wirthschaftliche und Verkehrsleben der ganzen civilisirten Welt.

Es kann nicht unsere Absicht sein, den ganzen Verlauf der Verhandlungen, in welchen der Reichskanzler noch verschiedentlich eingegriffen hat, auch nur annähernd wiederzugeben, zumal nur wenige der übrigen Redner sich auf auch nur annähernd gleicher Höhe des Standpunktes befanden, wenn auch anerkannt werden muss, dass sowohl vom Tische des Bundesrathes, als von den Bänken des Hauses, namentlich in der Spezialdebatte, eine Reihe der wichtigsten Fragen erörtert worden sind und wir die stenographischen Berichte dem Studium unserer Leser angelegentlichst empfehlen können.[4]) Wenn ein Theil der konservativen und der freikonservativen, wie leider auch der nationalliberalen Abgeordneten die Verträge vom Gesichtspunkte einzelner Interessen, namentlich der Landwirthschaft und des Weinbaues aus bekämpfen zu müssen glaubten, so thaten sie dies ohne Zweifel nur, weil sie in der vermeintlichen Schädigung der ihnen zunächst liegenden Einzelinteressen eine Beeinträchtigung des Gesammtwohls zu finden vermeinten.[5]) Von diesem Gesichtspunkt ist sicher auch unser Reichskanzler ausgegangen, wie er als vollendet artiger Mann einem hochkonservativen Abgeordneten gegenüber ausdrücklich anerkannte, dass er die Vaterlandsliebe des Gegners nicht anzweifle. Eine Mehrheit von stark $^5/_6$ des Hauses aber hat den Verträgen, soweit sie zur Verhandlung gelangt sind,[6]) zugestimmt und zum weitaus grössten Theil f r e u d i g zugestimmt. Möge das Ergebniss dem Vaterland zum Heil gereichen.

G . . . . . r.

---

[3]) Man denkt hierbei unwillkürlich an das schöne Wort Shakespeare's: „Er war ein Mann, nehmt Alles nur in Allem!“

[4]) Denjenigen Stellen der Verträge, welche sich speciell auf das Eisenbahnwesen beziehen, werden wir eine besondere Betrachtung widmen.

[5]) „Auch s i e starben — um die schöne Inschrift des Münchener Obelisken von den im Russischen Feldzuge gefallenen Bayern anzuwenden — für des Vaterlands Befreiung.“ Jedenfalls haben die Einen ihre Pflicht gethan, die Andern zum mindesten geglaubt sie zu thun.

[6]) Die Berathung des Handelsvertrages mit der S c h w e i z wird erst im Januar stattfinden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebergang der zu dem Unternehmen der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn gehörenden Strecken in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Mit dem 1. d. Mts. ist die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn gehörenden Strecken an die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übergegangen.

Infolge dessen ist von dem genannten Zeitpunkte ab die Vereins-Mitgliedschaft des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn erloschen und es sind gleichzeitig die Strecken der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn als Vereinsbahnstrecken der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zu betrachten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4,454 km lange Strecke Hayingen-Algringen der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 4. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als V e r e i n s b a h n s t r e c k e zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4367 vom 29. Dezember 1891 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. Dezember 1891).

Nr. 4379 vom 31. Dezember 1891 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Uebergang der zu dem Unternehmen der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn gehörenden Strecken in den Betrieb der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 4397 vom 30. Dezember 1891 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. Dezember 1891).

Nr. 4406 vom 30. Dezember 1891 an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 31. Dezember 1891).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat November 1891.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1891 ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 880,37 km, folgendes: Im Monat November 1891 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 22 175 551 ℳ. oder 686 412 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 612 ℳ. oder 2 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 71 776 118 ℳ. oder 4 215 851 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 952 ℳ. oder 5,17 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1891 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 199 476 297 ℳ. oder 7 982 760 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 832 ℳ. oder 2,35 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 471 441 205 ℳ. oder 20 371 390 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15 877 ℳ. oder 2,68 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 59 260 290 ℳ. oder 1 261 480 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 603 ℳ. oder 0,10 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 110 677 907 ℳ. oder 4 166 235 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 15 910 ℳ. oder 1,63 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 15. November 1891 die Strecke Weilburg-Weilmünster 10,06 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.), am 15. November 1891 die Strecken Johannisthal-Niederschönweide 4,08 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) und Etgersleben-Unseburg 9,55 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg).

Betriebseröffnungen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sollten die neuen Bahnstrecken Saarburg-Alberschweiler und Hayingen-Algringen am 4. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die 16,268 km lange Bahnlinie Saarburg-Alberschweiler wird dem Personen- und Güterverkehr dienen und erhält die Stationen Saarburg (bestehender Bahnhof), Imlingen (Haltepunkt für den Personenverkehr), Oberhammer (Haltepunkt für den Personenverkehr — Abzweigungsstation der im Bau begriffenen und erst später zur Eröffnung gelangenden 9,417 km langen Nebenbahn Oberhammer-Dreibrunnen-Vallerysthal), Lörchingen (Haltestelle für Personen- und Güterverkehr), Nitting (Haltepunkt für den Personenverkehr), Unter-Barville und Waspersweiler-St. Quirin (Haltestellen für den Personen- und Güterverkehr) und Alberschweiler (Bahnhof für den Personen- und Güterverkehr). Dieselbe ist eine Seitenlinie der Bahnstrecke Strassburg-Deutsch-Avricourt, geht vom Bahnhof Saarburg aus auf 3,5 km parallel mit letzterer Bahn auf eigenem Geleise und führt dann in südlicher Richtung nach der Endstation Alberschweiler. Der Haltepunkt Imlingen, welcher noch auf der mit der bestehenden Linie Strassburg-Deutsch-Avricourt parallel laufenden Strecke liegt, wird lediglich für die neue Bahn dienen. Die stärkste, nur vereinzelt vorkommende Neigung der letzteren beträgt 1 : 66, der kleinste, an wenigen Stellen angewendete Krümmungshalbmesser 180 m. Die neue Bahn ist der Betriebsdirektion Strassburg I unterstellt.

Die 4,454 km lange Bahnstrecke Hayingen-Algringen wird dem Personen- und vollen Güterverkehr dienen. Dieselbe ist eine Seitenlinie der Bahnstrecke Diedenhofen-Fentsch, geht vom Bahnhof Hayingen aus auf 2,5 km parallel mit letzterer Bahn auf eigenem Geleise und führt dann in nördlicher Richtung nach dem Bahnhof Algringen, welcher, abgesehen von der bestehenden Station Hayingen, allein dem öffentlichen Verkehre und zwar dem Personen- und vollen Güterverkehre dienen wird. Die Bahnstrecke ist vollspurig und wird als Bahn untergeordneter Bedeutung mit Dampfkraft betrieben werden. Die stärkste Neigung beträgt 1 : 72, der kleinste Krümmungshalbmesser 300 m. Die Bahn ist der Betriebsdirektion Metz unterstellt. Die an der Bahnstrecke gelegene Ladestelle Burbach, sowie die an der 3,155 km langen vollspurigen Anschlussstrecke Algringen-Batzenthal belegenen Ladestellen Hallberg, Wilhelm und Batzenthal dienen nicht dem öffentlichen Verkehr und sind lediglich für die Interessen der betreffenden Erzkonzessionäre bestimmt.

Preussische Staatseisenbahnen: Direktionsbezirk Berlin. Am 20. Dezember 1891 ist die 8,0 km lange Bahnstrecke Warmbrunn-Petersdorf mit den neuen Stationen Hermsdorf (Kynast) und Petersdorf (Riesengebirge), welche am 2. Dezember 1891 nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bereits für den Personenverkehr in Betrieb genommen wurde (vergl. Nr. 100 S. 962 Jahrg. 1891 d. Ztg.), auch für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Station Petersdorf (Riesengeb.) hat volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, die Station Hermsdorf (Kynast) nur solche für Güter, Leichen und lebende Thiere erhalten.

Die Bahnstrecke bildet das Schlussstück der Nebenbahn Hirschberg-Petersdorf und ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Görlitz zugetheilt.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist die zum Bezirk des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (Breslau-Tarnowitz) zu Breslau gehörige Bahnstrecke untergeordneter Bedeutung Lublinitz-Herby mit dem Bahnhof III. Klasse Herby, der Haltestelle Lissau und dem Haltepunkte Kochanowitz für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Station Herby ist für unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern, die Haltestelle Lissau für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Stück- und Wagenladungsgütern eingerichtet. Auf dem Haltepunkte Kochanowitz werden nur Personen und Reisegepäck aufgenommen und abgesetzt. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist nur der Bahnhof Herby geeignet.

Ausserbetriebsetzung von Strecken.

Direktionsbezirk Breslau. Da die zur Verbindung der Haltestelle Louisenhain mit den Umladevorrichtungen an der Warthe hergestellte Drahtseilbahn seit ihrem Bestehen nur sehr wenig und im Jahre 1891 gar nicht mehr benutzt worden ist, wird dieselbe am 15. Februar d. J. ausser Betrieb gesetzt werden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der zwischen Sosnitza und der Haltestelle Preiswitz belegene Haltepunkt Preiswitz Dorf, sowie der zwischen der Haltestelle Preiswitz und Orzesche belegene Haltepunkt Ornontowitz ist am 1. d. Mts. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen belegene Haltepunkt Drentwede eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Der Grossherzoglich Hessischen Regierung ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Gedern nach Lauterbach bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen:

Betriebsergebnisse.

Im Jahre 1891 wurden bisher im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891 ℳ.	für Personen gegen 1890 ℳ.	für Güter 1891 ℳ.	für Güter gegen 1890 ℳ.
Januar . .	12 663 714	— 113 335	46 388 448	— 2 201 381
Februar . .	12 910 931	+ 1 111 246	50 743 915	+ 2 369 265
März . . .	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April . . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai . . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli . . .	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816
August . . .	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 398	+ 2 749 589
September .	25 315 843	+ 2 491 775	54 649 815	+ 2 328 205
Oktober . .	20 377 629	+ 1 111 370	59 100 921	+ 1 463 420
November	15 996 577	+ 615 515	55 612 499	+ 3 430 223

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar .	62 975 729	— 2 001 125
Februar	67 283 337	+ 3 734 446
März .	78 660 276	+ 4 976 565
April .	73 275 032	+ 3 501 205
Mai . .	75 833 030	+ 1 409 118
Juni . .	74 076 265	+ 3 680 436
Juli . .	82 441 287	+ 4 205 008
August .	82 914 440	+ 4 153 466

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Septemb.	83 922 470	+ 5 036 339
Oktober.	83 480 473	+ 2 600 473
Novemb.	75 443 595	+ 3 938 780
Betriebslänge km	25 131	+ 290
Einnahme für das Kilometer ℳ	3 003	+ 124

In den ersten 8 Monaten des Etatsjahres 1891 92 betrug die Gesammteinnahme

		gegen das Vorjahr
für Personen	177 460 459 ℳ	+ 7 352 348 ℳ
„ Güter	427 854 288 „	+ 19 350 074 „
aus sonstigen Quellen . . .	30 749 562 „	+ 1 349 019 „
zusammen	636 064 309 ℳ	+ 28 051 441 ℳ
oder für das Kilometer	25 421 „	+ 675 „

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 466 159 ℳ und bei der Gesammteinnahme um 2 822 539 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre erhebliche Richtigstellungen zu Gunsten des Betriebes in Aussicht stehen.

Einstellung der Signale mit der Bahnsteigglocke.

Vom 1. dieses Monats ab werden auf Knotenpunkten mit lebhaftem Personenverkehr Signale mit der Bahnsteigglocke nicht mehr gegeben. Die bevorstehende Abfahrt eines Zuges wird nur noch in den zum Aufenthalt der Reisenden dienenden Räumen durch einen Beamten abgerufen, indem derselbe nach zweimaligem Läuten mit einer Handglocke zum Einsteigen in den nach der Richtung zu bezeichnenden Zug auffordert. Die Reisenden, welche sich in den Warteräumen aufhalten oder unterwegs vorübergehend aussteigen, werden deshalb mit erhöhter Aufmerksamkeit auf das Abrufen der Züge achten müssen.

Oldenburgische Anleihe.

Auf Grund der vom letzten Landtage für verschiedene Bahnanlagen, Anschaffung eines grösseren Wagenparks, Korrektion der Hunte, Anlegung von Piers usw. in Brake und Nordenham bewilligten Kredite (vergl. Nr. 27 S. 266 Jahrgang 1891 d. Ztg.) hat jetzt das Staatsministerium die Ausgabe von 3 Millionen Mark neuer 3½ % Oldenburgischer Konsols beschlossen, welche von einem aus der Oldenburgischen Landesbank, der Oldenburgischen Spar- und Leihbank und dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. gebildeten Konsortium übernommen worden sind. Der Verkauf erfolgt seitens der genannten Bankfirmen zu 99 %.

Eisentarife von Zwickau nach Berlin.

Die Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatsbahnen vergütet allen denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1892 mindestens 600 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Zwickau nach den nachstehend genannten Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, sofern der z. Zt. gültige Tarif für den Berlin-Sächsischen Nachbarverkehr angewendet worden ist, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe folgende Beträge: a) im Verkehr nach Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) 0,04 ℳ für 100 kg, b) im Verkehr nach Berlin (Stettiner Bahnhof) Lagerhof bei Gesundbrunnen, Wedding und Wilmersdorf-Friedenau 0,01 ℳ für 100 kg.

Staffeltarife.

Der Bezirks-Eisenbahnrath Bromberg erklärte sich in seiner Mehrheit in der Sitzung vom 29. Dezember 1891 für die Beibehaltung der Staffeltarife. Doch wurde befürwortet, dass bei Getreidesendungen nach den Handelsplätzen Danzig und Königsberg Frachtermässigungen eintreten sollen.

Im Breslauer Bezirks-Eisenbahnrath führte der zur Prüfung der Staffeltarife eingesetzte Ausschuss aus, dass die Breslauer und die Posener Handelskammer, sowie der Bezirks-Eisenbahnrath sich schon seit Jahren für eine Ermässigung der Getreidefrachten nach Mitteldeutschland und nach dem Westen ausgesprochen hätten. Dabei sei die Ausdehnung des Ostbahn-Staffeltarifes auf alle in Betracht kommenden Relationen mehrfach empfohlen worden. Der Ausschuss habe nach sorgfältiger Prüfung der gegen die Wirksamkeit des neuen Tarifs vorgebrachten Klagen sich dahin schlüssig gemacht, dass die Beibehaltung des neuen Tarifs im Interesse der östlichen Provinzen zu empfehlen sei, gleichzeitig aber auch eine Abänderung desselben in der Weise, dass mit der staffelmässigen Ermässigung der Einheitssätze schon bei 50 km begonnen werde — ähnlich wie beim Ostbahntarife. Der Ausschussantrag wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen. Der Bezirks-Eisenbahnrath Berlin, welcher sich gleichfalls in den letzten Tagen mit der Frage über die Beibehaltung der Staffeltarife beschäftigte, hat beschlossen, auf die gegen den Getreide-Ausnahmetarif vom 1. September 1891 bei dem Ressortminister angebrachten Proteste und Beschwerden z. Zt. nicht einzugehen.

Dortmund-Emskanal.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Handelskammer für Ostfriesland auf eine den Kanalbau Dortmund-Emshäfen betreffende Eingabe dahin beschieden, dass die Annahme, wonach nach Erlass des Gesetzes vom 6. Juni 1888 alsbald mit der Ausführung des Kanals von Dortmund nach den Emshäfen hätte vorgegangen werden können, nicht zutreffend sei. Um dem Gesetze zu genügen, mussten zunächst unter schwierigen Verhandlungen zahlreiche Verträge über die Leistung und Sicherstellung des von den Betheiligten zu beschaffenden Beitrages von rund 4 850 000 ℳ abgeschlossen werden. Erst nachdem jener gesetzlichen Voraussetzung genügt worden war (im Jahre 1890), standen die Mittel zur Ausarbeitung der speziellen Projekte zur Verfügung. Diese ausserordentlich verantwortlichen, weil für alle Zukunft bestimmenden, der Natur der Sache nach sehr zeitraubenden Arbeiten seien sodann mit aller Kraft gefördert; auch hier verlange die Festsetzung vielfache Verhandlungen mit Behörden und Betheiligten. Trotzdem sei mit den Arbeiten zur Herstellung des Kanals bereits an 2 Punkten begonnen und es sei in Aussicht genommen, im Frühjahr d. J. zunächst mit den Erdarbeiten in erheblichem Umfange vorzugehen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg.

Die in Nr. 1 S. 6 d. Ztg. unter vorstehender Ueberschrift mitgetheilte Notiz ist dahin zu berichtigen, dass sich die betreffende Bekanntmachung über diesen Tarif in Nr. 101 S. 978 Jahrg. 1891 d. Ztg. (nicht in Nr. 1 des laufenden Jahrg. S. I) abgedruckt findet.

Aus Württemberg.

Die Eisenbahn von Nagold nach Altensteig.

Am 29. Dezember 1891 ist die schmalspurige Eisenbahn von Nagold nach Altensteig mit den Stationen Nagold Bahnhof, Nagold Stadt, Rohrdorf, Ebhausen, Berneck und Altensteig für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Der Betrieb der Bahn, welche dem Bezirk der Betriebsinspektion Calw zugetheilt ist, findet nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung statt. Diese Linie ist die erste Württembergische schmalspurige Dampfstrassenbahn im Staatsbetrieb. Es bestehen in Württemberg noch 2 in Händen von Privatgesellschaften befindliche Schmalspurbahnen, nämlich die Bahn Stuttgart-Hohenheim und die Bahn Ravensburg-Weingarten. Die Bahn ist 15,11 km lang, ihre Spurweite beträgt 1 m, der kleinste Krümmungshalbmesser 80 m, die grösste Neigung 1 : 25, etwa ⅞ der ganzen Bahn liegen auf der Landstrasse. Die Bahn weist nur 2 Kunstbauten auf, eine Brücke über die Nagold bei der Stadt Nagold und eine Brücke über den Köllbach bei Berneck. An die Bahn schliessen sich 3 Privatgeleise-Abzweigungen zu Fabriken an. Bahnwärterhäuser sind nicht vorhanden, Stationspersonal befindet sich nur in Altensteig und Rohrdorf, der Dienst auf den übrigen Stationen (Nagold Bahnhof ausgenommen) wird theils durch Bahnagenten, theils durch den Zugmeister besorgt. Drehscheiben sind nicht da, das Zugpersonal besteht aus dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Zugmeister, der zugleich Schaffner ist. Den Bahnunterhaltungsdienst besorgen 2 Wärter, die zugleich die Strecke zu beaufsichtigen haben. An Betriebsmitteln sind vorhanden 2 Tenderlokomotiven, 5 Personenwagen, wovon einer zugleich Gepäck- und Postwagen, 2 bedeckte und eine Anzahl offener Güterwagen, sämmtlich für Luftdruckbremse eingerichtet. Zum Verbringen von Güterwagen der Normalspur auf die Schmalspur sind Trucks vorhanden, auf dem Bahnhof Nagold, wo im übrigen die Umladung der Güter geschieht, befinden sich auch Vorrichtungen, die das Unterfangen und Umladen ganzer Ladungen ermöglichen. Der Verkehr wird durch 5 Züge in jeder Richtung bedient. Die Hauptbedeutung der Bahn liegt im Güterverkehr und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass das neue Verkehrsmittel auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der von der Bahn berührten Gegenden mit ihrer namhaften Waldwirthschaft und ihrer schon jetzt ziemlich erheblichen Industrie einen wohlthätigen Einfluss ausüben wird.

Dienstkleidung der Eisenbahnbeamten.

Mit dem 1. d. Mts. haben sämmtliche Württembergische Eisenbahnbeamte des Stations- und Abfertigungsdienstes (die Betriebsinspektoren ausgenommen) bei dienstlichen Verrichtungen Dienstkleidung zu tragen. Damit ist Württemberg dem Vorgang der anderen Deutschen Staatsbahnverwaltungen nach-

gefolgt. Die Beamten des niederen Dienstes, nämlich die Stationskassirer, Expedienten, Eisenbahngehilfen und Eisenbahnanwärter, erhalten wie schon seither die Stationsmeister und die Unterbediensteten freie Dienstkleidung, während die Bahnhofverwalter I. Klasse, Betriebsinspektions-Assistenten, Eisenbahnreferendare, Bahnhofverwalter II. Klasse, Güterverwalter, Güterkassirer, Bahnhofkassirer, Eisenbahnsekretäre und Assistenten im äusseren Dienst und die Eisenbahnpraktikanten die Dienstkleidung gegen Gewährung von Beihilfen aus der Eisenbahnkasse selbst zu beschaffen haben.

Kartenwerke.

Eisenbahn- und Post-Kommunikationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. Im Verlag von Artaria & Co., Wien I., Kohlmarkt 9. Preis gefalzt in Karton 2 ℳ, auf Leinwand in Karton 4 ℳ.

Diese zu Anfang jeden Jahres erscheinende Karte liegt wieder in neuer revidirter Ausgabe für 1892 uns vor. Dieselbe gibt in klarer und übersichtlicher Weise Auskunft über alle im Jahre 1891 erfolgten Veränderungen im Stande des Eisenbahnnetzes der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Auf Grund dieser Karte ist es ein Leichtes, sich sofort in zuverlässiger Weise hinsichtlich der im Betrieb und im Bau befindlichen Linien, über die Kilometerdistanzen und die Betriebsgebiete der verschiedenen Bahngesellschaften sowie auch über die Personen-, Post- und Dampfschiffrouten zu informiren. Auch ist durch Ausdehnung der Karte gegen Süden und Osten das Bahnnetz der nördlichen Balkanstaaten bis Konstantinopel und Italiens bis Rom einbezogen. — Das hochentwickelte Verkehrsnetz des nördlichen Böhmens ist behufs grösserer Deutlichkeit noch durch eine separate Karte in grösserem Maassstabe veranschaulicht und überdies die Umgebung von Wien und Budapest sowie die Eisenbahn-Hauptrouten Mitteleuropas mit Angabe der Schlafwagenlinien durch spezielle Kärtchen dargestellt. — Der Zonentarif der Oesterreichischen sowie der Ungarischen Staatsbahnen wird durch 2 Tabellen erläutert.

Eisenbahnkarte des östlichen Europa mit besonderer Berücksichtigung des Russischen Reichs. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von J. Pohl und B. Widimsky. In 4 Blättern mit einem Verzeichniss der Russischen Eisenbahnen und deren Stationen. Wien 1891. Verlag von R. Lechner's K. K. Hof- und Universitäts-Buchhandlung Wien I Graben 31. Maassstab 1 : 2 500 000.

Die von dem K. K. militär-geographischen Institut in Wien sauber und klar ausgeführte Karte umfasst zunächst das gesammte Europäische Russland nebst den Kaukasusländern und auf einem Karton die Transkaspische Eisenbahn. Südöstlich erstreckt sich die Karte über Oesterreich-Ungarn mit Ausschluss von Tirol und über die Balkanhalbinsel, andererseits nordwestlich über Schweden-Norwegen sowie über den östlichen Theil des Deutschen Reichs, doch wird das Eisenbahnnetz dieser Länder mehr nebensächlich behandelt.*) Als Hauptsache tritt das Russische Eisenbahnnetz mit seinen Haupt- und Knotenstationen in rother Farbe besonders hervor, während die sämmtlichen übrigen Eisenbahnstationen und Haltestellen des Russischen Reichs in schwarzer Schrift, das Fluss- und Kanalnetz in blauer Farbe dargestellt sind. Die Bahngebiete sind durch neben den Bahnlinien eingeschriebene Zahlen bezeichnet, welche auf die Eisenbahnübersicht hinweisen, welche der Karte beigegeben ist, so dass man sich leicht darüber orientiren kann, zu welchem Bahngebiet diese oder jene Linie bezw. Station gehört. Zeichnung und Schrift lassen nichts zu wünschen.

Personalnachrichten.

Aus Württemberg.

In den Ruhestand wurde versetzt: Bauinspektor Schöll bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion. Befördert wurden zum Betriebs-Bauinspektor in Sulz a/Neckar Abtheilungsingenieur Glaser, zum Abtheilungsingenieur bei dem bautechnischen Büreau Bahnmeister Lupfer.

*) Die Eisenbahnen der an Russland anschliessenden Länder sind nur insoweit berücksichtigt, dass die Haupt- und Knotenstationen auf der Karte angegeben werden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München führt vom 1. Januar d. J. ab die Station Neuenmarkt die Bezeichnung „Neuenmarkt-Wirsberg."

Berlin, den 3. Januar 1892. (MG28)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Für die Beförderung von Kokes in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Zditz der Böhmischen Westbahn tritt am 1. Januar 1892 ein Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Derselbe kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 31. Dezember 1891. (29)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Heft 3a des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. April 1885** (Belgische Seehäfen - diesseitige Stationen) tritt am 1. Januar 1892 ein Nachtrag III in Geltung. Ausser verschiedenen, schon im Verfügungswege eingeführten Aenderungen und Ergänzungen enthält derselbe einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Thomasschlacken für die Stationen Diedenhofen und Völklingen.

Strassburg, den 30. Dez. 1891. (30)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Vom 1. Januar 1892 ab treten im Verkehr zwischen der Station Hilversum der Holländischen Eisenbahngesellschaft einerseits und den Stationen Essen B. M., Essen B. M. (Filiale Krupp), Essen Rh. und Essen Rh. (Filiale Krupp) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III im Betrage von je 0,55 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 30. Dezember 1891. (31)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 ab kommen im Verkehr zwischen den Stationen Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten) und Minden i/W. einerseits und den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen andererseits ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III zur Einführung. Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie über die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung kommen, geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 30. Dez. 1891. (32)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die Endstation Algringen der Strecke Diedenhofen - Hayingen - Algringen wird vom 4. Januar 1892 ab in die Gütertarife des Südwestdeutschen Verbandes und des Reichsbahn-Staatsbahnverkehrs einbezogen.

Ueber die Frachtberechnung geben die Tarifbüreaus zu Strassburg und Frankfurt a/M. Auskunft. (33)

Strassburg, den 28. Dezember 1891.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1892 wird die Station Fahr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit direkten Frachtsätzen in die Hefte B 1 bis 7 des Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Güterverkehrs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güter-Abfertigungsstelle Fahr. (34)

Elberfeld, den 30. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Für diejenigen Gegenstände, welche auf der vom 4. bis 9. Februar 1892 neuen Stils in Leipzig stattfindenden internationalen Ausstellung für das rothe Kreuz, Armeebedarf, Hygiene, Volksernährung und Kochkunst ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande mit Ausnahme des Verkehrs mit Stationen der Pskow-Rigaer, Rschew-Wjäsma, Siedlitz-Malkiner, Kursk-Charkow - Assower, Gräsi - Zaryziner und Rjäsan-Koslow-Eisenbahn eine Frachtbegünstigung in der Art gewährt, dass für die Hinbeförderung die volle tarifmässige Fracht berechnet wird, die Rückbeförderung an die Versandstation und den Aussteller des der Sendung auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefes aber auf demselben Wege und über denselben Grenzübergangspunkt, welcher für die Hinbeförderung benutzt worden war, frachtfrei erfolgt, wenn durch Vorlage dieses Frachtbriefes für den Hinweg, sowie durch eine Bescheinigung des Ausstellungskomitees nachgewiesen wird, dass die Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind, und wenn die Rückbeförderung innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung stattfindet.

Ist von einer Sendung Ausstellungsgut nur ein Theil unverkauft geblieben, so wird die frachtfreie Rücksendung nur für den betreffenden Theil gewährt.

In den ursprünglichen Frachtbriefen über die Hinsendung sind die betreffenden Sendungen als „Ausstellungsgut" zu bezeichnen, auch ist darin ausdrücklich zu vermerken, dass die mit

denselben aufgegebenen Sendungen durchweg aus Ausstellungsgut bestehen.

Werden bei der Hinsendung Ausstellungsgüter mit anderen Gütern zu einer Frachtbriefsendung vereinigt, so ist die frachtfreie Rückbeförderung für eine Theilsendung ausgeschlossen.

Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung an den Aussteller des Frachtbriefes über die Linie der Hinbeförderung erfolgen. Die frachtfreie Rücksendung in mehreren Theilsendungen unter wiederholter Vorlage des Frachtbriefes über die Hinsendung ist nicht statthaft.

Für die als Gepäck aufgegebenen Gegenstände ist frachtfreie Rückbeförderung ausgeschlossen.

Das auf dem Hinwege eilgutmässig beförderte Gut wird auf dem Rückwege nur auf besonderes Verlangen (bei Aufgabe mit rothem Frachtbriefe) als Eilgut, sonst aber als Frachtgut befördert.

Bei der Rückbeförderung ist Werthdeklaration zulässig, soweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen, Interessendeklaration dagegen ausgeschlossen.

Für die bei der frachtfreien Rückbeförderung eintretenden besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen, Versicherungen usw.) werden die in den Tarifen oder durch besondere Bestimmungen festgesetzten Nebengebühren erhoben.

Bromberg, den 27. Dezember 1891. (35)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Die Haltestelle Gera-Pforten der Sächsischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 mit direkten Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut im Deutsch-Belgischen Güterverkehr (Gütertarif Theil II, Heft 2 vom 1. August 1891) versehen.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Abfertigungsstelle.

Köln, den 31. Dezember 1891. (36)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 8 des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 der Nachtrag III ausgegeben worden. Derselbe enthält unter anderm anderweite, gegen seither theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Ausnahmefrachtsätze für gewisse Düngemittel im Verkehr zwischen Mannheim und den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1891. (37)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Breslau - Erfurt. Zwischen einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und solchen des Bezirks Erfurt ändern sich einzelne Entfernungen, es treten theils geringere, theils höhere Entfernungen in Kraft; letztere werden erst vom 15. Februar 1892 ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. Dezember 1891. (38)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr mit den Bayerischen Lokalbahnstationen Marquartstein und Staudach. Mit dem 1. Januar 1892 ist im Nassau-, Frankfurt a/M.-Gustavsburg etc.-, und Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischen Güterverkehr der Lokalbahnzuschlag für Eilfrachtstück- und Wagenladungsgüter im Verkehre mit den Bayerischen Lokalbahnstationen Marquartstein und Staudach in Wegfall gekommen.

Frankfurt a/M., den 2. Januar 1892. (39)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Württemb. - Schweizer. Güterverkehr. Der in Nr. 88 angekündigte neue Tarif für den Güterverkehr zwischen Württemb. Stationen einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn andererseits tritt am 1. Januar 1892 in Kraft.

Stuttgart, den 31. Dezember 1891. (40)
Generaldirektion
der K. Württb. Staatseisenbahnen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Bayerische Station Allach. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 ab gelangen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr direkte Frachtsätze für die Bayerische Station Allach zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 31. Dezember 1891. (41)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Mit dem 1. Februar 1892 tritt für den Ungarisch - Deutschen Viehverkehr ein neuer Tarif an Stelle des bisherigen Tarifs vom 1. September 1886 nebst Nachträgen I bis III in Kraft. Druckexemplare dieses Tarifs sind bei der Güterkasse zu Görlitz und im hiesigen Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, den 30. Dezember 1891. (MG42)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Im Verkehre zwischen den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhafen und Geestemünde des Direktionsbezirks Hannover, sowie den Stationen Brake und Nordenham der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits werden vom 10. Januar 1892 an die Artikel getrocknete Südfrüchte (Rosinen, Korinthen, Sultaninen, Mandeln), sowie unbearbeitete Hörner bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen zu den Sätzen des im Norddeutsch - Sächsischen Tarifhefte Nr. 1 aufgeführten Ausnahmetarifs 4a (Cassia etc.) abgefertigt.

Dresden, am 30. Dezember 1891. (43)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwest- u. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Die im Elbeumschlagstarife:

für Westösterreich vom 1. Oktober 1891,
„ Galizien vom 1. September 1890 sammt Nachtrag I,
„ Südwestrussland - Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—IV,
„ Südwestrussland - Dresden - Elbkai vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—III,
„ Rumänien - Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz vom 1. Januar 1888 sammt Nachträgen I—III

enthaltenen Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1892, in Kraft.

Die in den bezüglichen Kontrolvorschriften angeführten Dokumente sind bis längstens Ende April 1893 in Vorlage zu bringen.

Wien, am 24. Dezember 1891. (44)

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte Galizischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1892 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Krakau	130,4 ℳ
Bochnia	144,4 „
Bogumilowice	153,4 „
Tarnow	155,4 „
Dembica	165,4 „
Rzeszow	179,4 „
Jaroslau	194,4 „
Przemysl	204,4 „
Lemberg Centralbahnhof	232,4 „
Lemberg p. z.	234,4 „
Brody	252,4 „
Tarnopol	266,4 „
Podwoloczyska	281,4 „
Kolomea	289,4 „
Czernowitz	309,4 „
Stanislau	272,4 „
Sokal	256,4 „
Rawa-ruska	235,4 „
Nowa-grobla	207,4 „
Borki-wielki	276,4 „

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich obige Frachtsätze für Mehl und Mahlprodukte um 36 ₰ für 100 kg und für Kleie um 29 ₰ für 100 kg.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich obige Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. Dezember 1891. (45)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarischer Eisenbahn - Verband. Ausserkraftsetzung von Tarifen. Am 1. Februar 1892 werden die nachstehenden Tarife ausser Kraft gesetzt, u. zw.

1. der Tarif Theil II Heft I des Ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1891, für den direkten Transport von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Budapester und Kőbányaer Stationen einerseits und den Stationen der im Verbande betheiligten Ungarischen Eisenbahnen andererseits, sammt Nachtrag I;
2. der Tarif Theil II Heft VIII des Ungarischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. August 1889, für den direkten Transport von Eil- und Frachtgütern im Verkehre zwischen den Stationen der verstaatlichten Ung. Linien der priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn einerseits und den Stationen der priv. Kassa-Oderberger Eisenbahn andererseits, sammt Nachtrag I.

Anstatt des sub 1 bezeichneten, ausser

Kraft gesetzten Tarifes wird ein neuer Tarif eingeführt werden, welcher seinerzeit separat publizirt wird.

Budapest, den 31. Dezember 1891. (46)

Die Kön. Ung. Staatseisenbahnen, auch im Namen der betheiligten Bahnen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. K. K. priv. Kuttenberger Lokalbahn. Einführung eines Tarifes für den gemeinschaftlichen Personenverkehr. Am 15. Januar 1892 tritt ein neuer Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der K. K. priv. Kuttenberger Lokalbahn andererseits über Iglau und Wichstadtl-Lichtenau in Kraft.

Derselbe enthält Fahrpreise für direkte einfache Fahrkarten zwischen Stationen obgenannter Verwaltungen untereinander.

Wien, am 24. Dezember 1891. (47)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Aenderung des Gültigkeitstermines der Nachträge II, IX und III zu unseren Lokal-Personen- und Gütertarifen. In den Nummern 99 bezw. 100 der Vereinszeitung wurde die Ausgabe der folgenden drei Nachträge zu unseren Personenbeziehungsweise Gütertarifen verlautbart:

1. Nachtrag II zu unserem vom 1. Oktober 1890 gültigen Lokal-Personentarife;
2. Nachtrag IX zu unserem ab 20. Mai 1884 gültigen Lokal-Personentarife und
3. Nachtrag III zu unserem ab 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife.

Der für den 1. Januar 1892 festgesetzte Gültigkeitstermin dieser drei Nachträge wird hiermit auf den Zeitpunkt der faktischen Betriebsübernahme der Csácza-Zwardoner Linie der Königl. Ungar. Staatsbahnen durch die Kaschau-Oderberger Bahn verschoben, welcher Termin demnächst kundgemacht werden wird.

Budapest, am 29. Dezember 1891. (48)

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf von alten Stahl- und Eisenschienen, Hartguss-Herzstücken, Weichenzungen von Stahl und Eisen, altem Schmiedeeisen, Zink- und Kupferniederschlag ist Termin auf

Sonnabend, den 16. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Amtsgebäude, Franckestrasse 1 angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungsamtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 30 ₰ von demselben bezogen werden.

Gebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Gebot auf Ankauf von Altmaterialien“

bis zum obigen Termine einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a S., den 30. Dezember 1891. (49)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Offene Stellen.

Betriebs-Sekretärstelle am 1. Februar d. J. neu zu besetzen. Gehalt 1500 ℳ, steigend jährlich 50 ℳ bis zu 1800 ℳ (Probezeit 3 Monate mit einem Diätensatz von 110 ℳ pro Monat). Bewerber müssen mit den Arbeiten der Betriebs- und Verkehrskontrole sowie dem Kassenwesen bei Eisenbahnen vertraut sein. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissen nimmt die Unterzeichnete entgegen.

Altona, 2. Januar 1892. (50)

Betriebsdirektion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

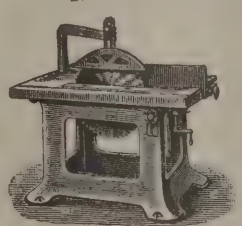
Soeben erschien:

Engelmann's Kalender f. Eisenbahn-Beamte Jahrg. 1892. 2 Theile m. gross. Eisenbahnkarte. Subscript.-Preis f. Beamte 1 m. 1,75, für Nichtbeamte **Rm. 3** (Porto 0,20 pro Exempl.). Mein im **10ten Jahrgange** erscheinender Fachkalender ist vollständig umgearbeitet worden und enthält eine grosse Auswahl höchst wichtiger Bestimmungen, sowie das bekannte **Adressbuch** des Beamtenstandes. Specielle Inhaltsverzeichnisse franco-gratis.

Berlin W., Lützowstr. 97.

Julius Engelmann, Verlag.

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Kreissäge.

Heckner & Co.

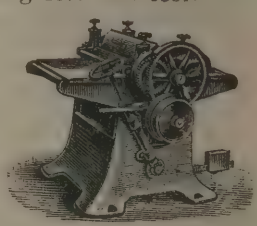
Braunschweig.

Specialfabrik für

Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen

neuester, bestbewährter Construction.

Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Kalender für Eisenbahn-Beamte

19. Jahrgang 1892, bearbeitet von Gehrcke. Geb. M. 2.—. Das langjährige Erscheinen spricht genügend für die Brauchbarkeit dieses beliebten, reichhaltigen Taschenbuches. Gegen vorherige Einsendung des Betrages, auch in Briefmarken, direkt zu beziehen von der Verlagsbuchhandlung **Gerhard Kühtmann, Dresden.**

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.

Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

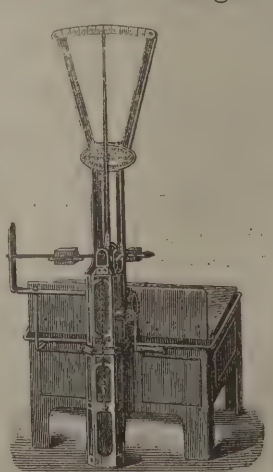
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 3. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Januar 1892.

Inhalt:

Ueber den Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe.
Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Jan. 1892 unterstellten Strecken.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Finanzielle Rückschau 1891.
Die Verstaatlichung der beiden Duxer Bahnen und ihr Protest dagegen.
Die Refaktien der Salgo-Tarjaner Kohlenbergbau-Ges.
Erweiterung des Netzes der Oesterr. Staatsbahnen.
Der neue Kilometerzeiger der Oesterr. Staatsbahnen.
Staats-Eisenbahnrath.
Die Getreidetarife und die Mühlen.
Der neue Militär-Gütertarif.
Der Petroleumtarif der Oesterr. Staatsbahnen.
Zugverspätungen im Nov. 1891.
Der neue Tarif im Oesterr.-Ungar. Levanteverkehr via Triest und Fiume.
Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Ausserordl. Generalversammlung der Gran-Almas-Füzitöer E. Stadtbahn in Banjaluka.
Aus Russland:
Betriebsresultate im Sept. 1891.
Orel-Grjäsibahn verstaatlicht.
Voruntersuchungen für den Bau der Sibirischen Bahn.
Aus England:
Betriebsergebnisse auf der City- und Südlondonbahn.
Aus Afrika:
Portugiesisch-Westafrika.
Algerien. Tunesien.
Aus Nordamerika:
Spurweite der Eisenbahnen.
Erie-Eisenbahn.
Kundgebung gegen Tarifermässigungen.
Einwirkung des Bundesverkehrsgesetzes auf d. Eisenb.-Werthe.
Eröffnung des St. Clairtunnels.
Die Kanadischen Eisenbahnbediensteten.
Mexikanisches Eisenbahnnetz.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 24/6. 1891.
Erkenntniss vom 9/7. 1891.
Verschiedenes:
Stand des Telegraphen- u. Fernsprechwesens im Deutschen Reiche.
Die Ausstellung in Chicago.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Eisenbahn-Effektenverkehr.
3. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber den Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe

äussert sich in sachkundiger Weise ein längerer Aufsatz in Nr. 86, S. 815, Jahrg. 1891 d. Ztg., indem er den bekannten Artikel der Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt eingehend bespricht. Wenn ich auch den Ausführungen im allgemeinen beipflichte und gleichfalls bedauere, dass vielfach mehr Werth gelegt wird auf „vielseitiges Kennen“ statt auf „zuverlässiges Können“, so glaube ich doch gegen die Art und Weise, wie man diesem Uebelstande glaubt abhelfen zu können, einige Bedenken erheben zu müssen.

Vorträge an den technischen Fachschulen über Betrieb und Bahnerhaltung werden vielleicht etwas Nutzen bringen, sofern die Betreffenden bald nach Beendigung der Studien entsprechende Stellungen einnehmen können, doch auch dann kann solcher Unterricht, angesichts des sonst von den Studirenden zu bewältigenden Pensums, nicht so eingehend sein, um den demnächstigen Beamten von wesentlichem Nutzen zu sein. Erfolgt der Eintritt in den Eisenbahndienst aber, wie es meistens der Fall ist, erst nach längerer Zeit, so wird bis dahin alles wieder vergessen sein, und die Aspiranten werden von vorn wieder anfangen müssen. Sodann glaube ich, dass nicht in dem, was auf der Schule gelernt wird, der Kern für die möglichst grosse „Betriebssicherheit des Beamten“, wenn ich mich so ausdrücken darf, gesucht werden muss — denn damit würde doch gerade das was wir nicht wollen, „die Ueberbürdung am Wissen“ noch gestärkt werden —, sondern in der gründlichen Kenntniss aller Betriebsverhältnisse, in dem gesunden praktischen Blick, der im Augenblick der Gefahr stets sofort das Richtige zu treffen weiss, in dem zuverlässigen praktischen Können. Jedem Bahnerhaltungs- und Betriebsbeamten müssen die Obliegenheiten seines Dienstes in Fleisch und Blut übergegangen, er muss mit denselben so verwachsen sein, dass er seine dienstlichen Pflichten stets mit grösster Besonnenheit, Ruhe und Sicherheit, auch in schwierigen Fällen, zu erfüllen vermag. Dass dieses auf einer Fachschule am besten erlernt werde, muss bezweifelt werden. Denn der Lokomotivführer, welcher die gefahrvolle Stelle im Geleise bemerkte (Seite 816, Zeile 2 unten des vorgenannten Aufsatzes) und weiter fuhr, ohne den Wärter zu benachrichtigen, würde schwerlich anders gehandelt haben, wenn er vor seiner Indienststellung eine Fachschule besucht hätte und den Stationsbeamten in A (Seite 817), der es verschuldet hatte, dass infolge einer zu knapp bemessenen Zeitdistanz der folgende Personenzug auf den vorangegangenen Lastzug stiess, würde schwerlich ein mehrere Jahre zuvor durchgemachter Kursus auf einer Fachschule veranlasst haben, anders zu kalkuliren. Ebensowenig wird man behaupten können, dass der Lokomotivführer, welcher in frevelhafter Zerstreutheit und Unachtsamkeit das letzte grosse Eisenbahnunglück in Deutschland (am 19. Oktober in

Kohlfurt) verschuldete (Seite 802 d. Ztg.), durch einen mehrjährigen Besuch einer Fachschule besonnener geworden wäre.

Die bei weitem grösste Anzahl aller Eisenbahnunfälle fallen den ausführenden Betriebsbeamten zur Last, also den Stationsbeamten, den Weichenstellern, dem Rangirpersonal, den Bahnwärtern und den Lokomotivführern. Wohl nur in sehr seltenen Fällen wird ein höherer Beamter dadurch betroffen. Die Eisenbahnunfälle sind meistens darauf zurückzuführen, dass die Beamten und Bediensteten entweder die ihnen bekannten allgemeinen Vorschriften nicht befolgen, oder sie die für die Oertlichkeit gegebenen besonderen Bestimmungen ausser Acht lassen. Wenn man nun eine Ausbildung des Personals in Fachschulen anstreben will, so muss man doch in erster Linie darauf sehen, dass die Beamten, welche derselben am meisten bedürfen, vorzugsweise berücksichtigt, also die Stations- und Streckenbeamten unterrichtet werden. Wie wollte man es aber wohl anfangen, die Bahnwärter, Weichensteller, Schrankenwärter und Rangirer vor ihrer Einstellung am Fachunterricht in einer besonderen Schule theilnehmen zu lassen? Der Schulbesuch in der Volksschule dauert in der Regel bis zum 14. Lebensjahre; soll man nun hieran einen Kursus über Signalordnung und Rangirdienst schliessen? Das geht doch wohl nicht an. Die Aspiranten müssten also eine besondere Fachschule, die vielleicht in einer benachbarten grösseren Stadt oder auf einem grösseren Bahnhofe errichtet werden könnte, besuchen, sobald sie das bahnpolizeiliche Alter erreicht haben. Aber wer wird die Kosten dafür tragen? Der Arbeiter selbst doch wohl schwerlich; es würde dieses also der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen. Wenn man nun weitergehend die Dauer der Studienzeit eines zukünftigen Bahnwärters bemessen will, so muss man sich sagen, dass ausser dem Schreiben und Rechnen, das der Aspirant meist noch von der Schule her hinreichend versteht, auf der Fachschule nur zu erlernen sein würden: Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamten, Bahnpolizei-Reglement, Instruktion für Bahnwärter, Erlernung des Telegraphirens und des Blockdienstes (sofern natürlich die nöthigen Apparate zur Verfügung stehen), sowie die Behandlung verunglückter Personen und vielleicht noch ein Theil der Signalordnung. Man darf dabei aber wohl berechtigte Zweifel erheben, ob der Schüler selbst diese Fächer (mit Ausnahme der Behandlung verunglückter Personen) so gut und sicher erlernen wird, dass er danach sofort auf der Strecke den Bahnwärterdienst mit eigener Verantwortung übernehmen kann.

Da dürfte die bei der Preussischen Eisenbahnverwaltung eingeführte Art der Ausbildung vor der Anstellung (Prüfungsordnung vom 26. März 1887), sowie der Fortbildungsunterricht während der Dienstzeit die Beamten dem gewünschten Ziele doch wesentlich näher bringen. Nach den genannten Bestimmungen müssen sämmtliche Bewerber um eine Stelle im Bahnbewachungs-Betriebsdienste längere Zeit vorher in dem betreffenden Berufe praktisch thätig gewesen sein. So muss z. B. der Bewerber um einen Bahnwärter- oder Weichenstellerposten zuvor 4 Monat mit Instandhaltung oder Erneuerung des Oberbaues beschäftigt und 2 Monate lang im Bahnbewachungs- und Signaldienst bezw. im Weichenstellerdienst sich beschäftigt haben. Die zukünftigen Rangirmeister sind zuvor 3 Monate im Bremser-, 3 Monate im Weichensteller- und 12 Monate im Rangirdienst zu beschäftigen, ehe sie zur Prüfung zugelassen werden.

Wenn nun zu dieser Ausbildung, wie es wohl meistens geschieht, der Bahnhof oder der Streckentheil gewählt wird, auf dem der Rangirmeister, Weichensteller oder Bahnwärter demnächst Dienst thun soll, er also auch, was die Oertlichkeit anlangt, genau unterrichtet ist, so wird man zugeben müssen, dass diese Ausbildung vollkommen ausreichend ist und der Besuch einer Fachschule als überflüssig erscheint. Man wird immer das Hauptgewicht darauf legen müssen, dass der Beamte mit den örtlichen Verhältnissen und den besonderen Bestimmungen vertraut ist, denn nur dadurch allein wird seine Betriebssicherheit das höchste Maass erreichen.

Die praktische Ausbildung des Lokomotivheizers erfolgt durch eine 12monatliche Thätigkeit in einer Hauptwerkstatt und eine 6monatliche im Heizerdienst, während der Bewerber um einen Lokomotivführerposten mindestens 15 Monate als Heizer bei Personen- und Güterzügen, sowie im Rangirdienst thätig gewesen sein muss. Diese Zeit ist sicherlich ebenfalls hinreichend bemessen, zumal wenn auch hier wieder dem Führer ausreichend Gelegenheit gegeben wird, die zu befahrende Strecke, sowie den Bahnhof, auf dem er rangiren soll, zuvor eingehend kennen zu lernen.

Der zukünftige Bahnmeister muss zuvor 12 Monate auf der Strecke thätig gewesen sein und dann 6 Monate im Büreau sich beschäftigt haben. Hier kann man wohl mit Recht einwenden, dass die Lehrzeit auf der Strecke, die nur doppelt so lang bemessen ist, als im Büreau, nicht ausreicht, zumal man eine handwerksmässige Ausbildung, wie solche z. B. bei dem Telegraphenaufseher und Werkmeister vorgeschrieben ist, vom Bahnmeister nicht verlangt. Wenn nun auch die Bewerber um einen Bahnmeisterposten meistens zuvor eine Baugewerkschule besucht haben, sie auch meistens schon anderweit bei Bauausführungen oder während der Militärdienstzeit beim Eisenbahnregiment thätig waren, so wird man doch fordern müssen, dass sie während ihrer Thätigkeit auf der Strecke nicht nur über die Arbeiten sich unterrichten, sondern dass sie auch dabei selbst mit Hand anlegen, d. h. selbst einige Zeit in der Kolonne mitarbeiten, stopfen, richten und nageln lernen und nicht nur zusehen, wie diese Arbeiten gemacht werden. Ein Bahnmeister-Aspirant, der nicht selbst mitgearbeitet, nicht selbst als Vorarbeiter eine Arbeiterrotte geführt hat, wird nie ein tüchtiger Bahnmeister werden.

Alsdann wird es nöthig sein, dass die Bahnmeister-Prüfung sich auch auf das praktische Gebiet erstreckt, d. h. der Kandidat als Prüfungsarbeit z. B. eine Geleisestrecke umbauen, eine Weiche abstecken, zusammenbauen und einlegen muss. Geschieht dieses, so werden wir auch durchweg tüchtige und brauchbare Bahnmeister erhalten. Wird jedoch auf diese praktische Thätigkeit verzichtet, so steht zu befürchten, dass, wie es in einzelnen Fällen schon jetzt den Anschein hat, die Aspiranten mehr zu Büreaubeamten erzogen werden. Hierbei will ich nicht unerwähnt lassen, dass bei der in den letzten Jahren (durch die Invalidtäts- und Altersversicherung, sowie das zugehörige Kassenwesen) wesentlich gesteigerten schriftlichen Arbeit es nöthig wird, den Bahnmeistern ausreichende Schreibhilfen zu gewähren, wenn anders nicht die Strecken darunter leiden sollen.

Der Prüfung zum Stationsassistenten muss eine einjährige Vorbereitung im Stations- und Expeditionsdienst vorausgehen. Wenn diese Zeit auch für diejenigen Beamten, welche so zu sagen von unten herauf dienen, also zuvor Weichensteller, Telegraphisten oder Rangirmeister waren, ausreichen mag, so genügt dieselbe doch nicht für Militäranwärter oder für die als Civilsupernumerare angestellten Aspiranten, zumal bei den letztgenannten, welche bis dahin nur in den Büreaus thätig waren, meistens eine gewisse Scheu vorliegt, sich mit dem anstrengenden Rangirdienst, sowie dem Aussendienst überhaupt zu beschäftigen. Hierbei ist nicht zu verkennen, dass bei der Ausbildung der jungen Leute auf die schriftlichen und Büreauarbeiten oft mehr Werth gelegt wird, als auf den Aussendienst. Letzteren Umstand wird man vielleicht darauf zurückführen müssen, dass im schriftlichen Verkehr mit der vorgesetzten Behörde jedes, auch das kleinste Versehen sofort streng geahndet wird, während Nachlässigkeiten im äusseren Dienst viel seltener höheren Orts zur Kenntniss gelangen. Man findet es deshalb häufig, dass die Beamten der Station in den schriftlichen Arbeiten und in ihrer Registraturführung tüchtig und gewissenhaft sind, während sie im Aussendienst lange nicht so sorgfältig zu Werke gehen. Der Ausbildungsplan für Stationsaspiranten schreibt im besonderen eine 2monatliche Beschäftigung im Weichensteller-, Signal- und Telegraphendienst vor. Darunter sollen 3 Wochen der Erlernung des Weichen-

stellerdienstes, der Kenntniss des Oberbaues, der Weichen, Signale, Stellwerke und sonstigen mechanischen Einrichtungen, sowie der Unterhaltung und Wiederherstellung (insbesondere zerstörter Geleise) gewidmet werden. Die für dieses Pensum angegebene Zeit ist sehr knapp bemessen und wird der Aspirant sich daher auch nur oberflächliche Kenntnisse aneignen können, zumal der Lernende in derselben Zeit auch noch die Signalordnung und deren Ausführungsbestimmungen, sowie die Kenntniss und Handhabung der elektrischen Block- und sonstigen Einrichtungen sich aneignen muss, das Telegraphiren tüchtig zu erlernen hat und mit der Einrichtung der zugehörigen Apparate und ihrer Wirkungsweise sich vertraut zu machen hat. Schliesslich soll er in diesen ersten 2 Monaten auch noch die Fahrordnung der Station, wozu auch das Rangirgeschäft zu rechnen ist, sowie sämmtliche hierher gehörige Instruktionen erlernen und endlich mit der Stationsbüreau- und insbesondere der Registratureinrichtung und dem formellen Geschäftsgange sich vertraut machen.

Dieses Arbeitsquantum ist für die kurze Zeit offenbar zu reichlich bemessen und würde hierfür wohl die doppelte, wenn nicht dreifache Zeit anzusetzen sein.

Die Prüfung zum Stationsassistenten ist, wie beim Bahnmeister, auch wieder nur vom grünen Tische aus, ohne dass dem Prüfling Gelegenheit gegeben wird von seiner praktischen Leistungsfähigkeit Zeugniss abzulegen. Letzteres dürfte aber gerade für die Sicherheit des Betriebes die Hauptsache sein. Deshalb möchte ich auch hier vorschlagen, dass ebenso, wie der Lokomotivführerprüfling zuvor einige Züge selbständig unter Kontrole des Prüfenden zu fahren hat, auch der Stationsassistent einen Beweis seiner praktischen Brauchbarkeit liefert, indem er den Rangirdienst oder den äusseren Dienst einer grösseren Station in einer verkehrsreichen Zeit bei Tage wie bei Nacht selbständig unter den Augen des Prüfenden ausführt. Zeigt er sich hierbei gewandt, sicher und brauchbar, so kann man ihm zweifellos eher und mit mehr Beruhigung bezüglich seiner Betriebssicherheit das Reifezeugniss geben, als wenn er auf einer Fachschule vorbereitet wäre.

Eine sehr wichtige und wirksame Einrichtung zur dauernden Erhaltung und steten Wiederauffrischung der erworbenen Kenntnisse, sowie der laufenden Dienstgeschäfte hat die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung geschaffen durch die Einführung des Fortbildungsunterrichts. Danach hat jeder Vorgesetzte seine Untergebenen regelmässig in allen Theilen des Dienstes zu unterweisen, die bestehenden Verhältnisse des Dienstbereichs zu erörtern, das Verhalten bei Unregelmässigkeiten von Fall zu Fall durchzunehmen und somit die Beamten durch bestimmte Beispiele, unterstützt durch Unterweisungen an Ort und Stelle, vollständig in alle Einzelheiten des Dienstes einzuführen.

Wenn in dieser Weise der Stationsvorsteher die Weichensteller, Rangirmeister, wie auch die Diätare und Assistenten seines Bahnhofes, an der Hand praktischer Lehrbücher, sowie der Instruktionen, regelmässig unterrichtet und durch Frage und Antwort mit ihnen unterhält, wenn ferner der Bahnmeister die Wärter und Weichensteller seiner Strecke in gleicher Weise über den Signal- und Streckendienst unterweiset, sowie endlich auch der Bauinspektor und der Betriebsdecernent des Betriebsamtes häufiger Gelegenheit nimmt, durch Prüfungen und Unterweisungen an Ort und Stelle das Interesse für den Dienst wach zu erhalten, so wird dadurch ein solch hohes Maass von Sicherheit für den Betrieb erreicht, wie es keine Fachschule je hervorzubringen vermag.

Die Ausbildung der technischen Oberbeamten geschieht in Preussen meistens in der Weise, dass sie nach Zuweisung zu einem Betriebsamte, meistens schon in einem Alter von 35—40 Jahren, zunächst als Vorsteher des technischen Büreaus beschäftigt werden. Dabei wird ihnen dann Gelegenheit gegeben, einen verhältnissmässig kurzen Ausbildungsgang durchzumachen, um dann später eine Bauinspektion zu erhalten. Aus der Reihe dieser Vorsteher der Bauinspektionen werden dann diejenigen ausgewählt, welche das Betriebsdecernat beim Betriebsamt verwalten. Diese Beamten pflegen dann meistens das 50. Lebensjahr überschritten zu haben und ist es nicht zu verwundern, wenn manchen von ihnen es schwer wird, sich in die ihnen bis dahin fast ganz fremden Betriebsverhältnisse einzuleben. Hier, glaube ich, ist eine Besserung der Ausbildung anzustreben.

Die Vorschriften über die praktische Ausbildung der beiden Zweige der Baukunst (Ingenieurbaufach und Maschinenbaufach) zeigen nicht unwesentliche Verschiedenheiten.

Während der Maschinenbaubeflissene vor Beginn des Studiums, oder doch vor der Zulassung zur Bauführerprüfung, eine praktische Thätigkeit von mindestens einem Jahre ablegen muss und dabei verpflichtet ist, in einer Maschinenwerkstätte zu arbeiten und mit der Handhabung der Werkzeuge der Modellschreiner, Former, Schmiede, Dreher und Schlosser sich vertraut zu machen, während er ferner nach Ablegung der Bauführerprüfung bei der dann folgenden praktischen Thätigkeit 3 Monate auf der Lokomotive fahren und dann das Lokomotivführerexamen nach Maassgabe der darüber bestehenden besonderen Bestimmungen ablegen muss, er somit sozusagen in der Praxis von unten herauf ausgebildet ist, gestaltet sich die praktische Thätigkeit des Ingenieurbaubeflissenen wesentlich anders. Bei ihm wird keine praktische Thätigkeit vor Beginn der Studien verlangt, er wandert direkt von einer Schulbank auf die andere. Erst nach vierjährigem Studium und nach Ablegung der Bauführerprüfung muss er sich 3 Jahre in die Praxis begeben. Dann soll zwar darauf gesehen werden, dass der Baubeflissene mit den Vorbereitungen eines Baues, mit dem Baubetriebe in den wesentlichen Einzelheiten, sowie mit der Herstellung der Bauarbeiten, soweit erforderlich in den Werkstätten der Handwerker und Fabrikanten vertraut werde. Ein wirkliches Mitarbeiten, wie beim Maschinenbauer, wird von dem Baubeflissenen des Ingenieurfaches nicht verlangt. Hierin liegt offenbar eine wesentliche Benachtheiligung der praktischen Ausbildung des Bauingenieurs. Derselbe würde für die demnächstige Praxis sicherlich brauchbarer werden, wenn er auch ein Jahr und zwar womöglich vor Beginn der Studien selbst mit Hand anlegte, mauerte und zimmerte, Schlosser- und Klempnerarbeiten fertigte. Erhält er dadurch auch keine vollkommene Kunstfertigkeit in jedem Gewerke, so wird er doch so viel Einblick in dasselbe erhalten, dass er, zumal wenn er in den jährlich sommerlichen Ferien diese Beschäftigung fortsetzt und weiter ausdehnt, den folgenden Studien auf der Hochschule mit wesentlich besserem Erfolge obliegen könnte.

Während der letzten Zeit der 3jährigen praktischen Thätigkeit soll der Bauführer des Ingenieurbaufaches 3 Monate bei einer Bauinspektion oder bei einem Betriebsamte und fernere 3 Monate bei einer Provinzialbehörde arbeiten. Man will hiermit offenbar erreichen, dass der demnächstige Baumeister sowohl für den Eisenbahndienst, als für den Dienst der allgemeinen Bauverwaltung ausgebildet werde.

Ob dieses richtig oder empfehlenswerth ist, möchte ich bezweifeln, denn dafür ist die Ausbildungszeit von je drei Monaten zu kurz.

Sodann wird bis dahin auch jeder Bauführer sich klar geworden sein, ob er zur allgemeinen Bauverwaltung oder zum Eisenbahnfach übergehen will. Es dürfte daher wohl zweckmässig sein, hier eine Trennung vorzunehmen und den künftigen Eisenbahner die noch verbleibenden 6 Monate ausschliesslich bei einer Bauinspektion und beim Betriebsamt zu beschäftigen.

Die praktische Ausbildung in allen Zweigen des Eisenbahndienstes dürfte hierbei in erste Reihe zu stellen sein. Denn wie der künftige Offizier das Exerzierreglement wie jeder andere Soldat genau kennen und können muss, so soll auch der künftige Eisenbahn-Baumeister in alle Einzelheiten des Eisenbahndienstes eingeweiht werden. Dahin gehört zunächst die genaueste Kenntniss und auch die Handhabung der

Geleiseunterhaltung, Führung einer Arbeiterrotte, Umbau eines Geleises sowie die Absteckung und Verlegung von Weichen. Nachdem alsdann die Signalordnung und die sonst dazu gehörigen Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements usw. gründlich erlernt sind, muss, wie der Einjährige auf dem Postendienst, der Bauführer den Wärter- und Weichenstellerdienst einige Zeit praktisch ausüben und zwar sowohl bei Nacht wie bei Tage. Daran würden sich einige Wochen der Beschäftigung auf der Bahnmeisterei und deren Büreau knüpfen zur Erlernung des Buch- und Rechnungswesens. Diese Ausbildung auf der Strecke und bei der Bahnmeisterei würde etwa 3 Monate in Anspruch nehmen. Alsdann würde der Bauführer die Bahnmeisterprüfung abzulegen haben. In gleicher Weise würde alsdann der Bauführer den Dienst auf einer grösseren Station erlernen müssen, also im Weichensteller- und Rangirdienst, im Stellwerk wie im Telegraphenbüreau und endlich im äusseren Stationsdienst und der Zugabfertigung auszubilden sein. Die Beschäftigung im Kassen- und Güterwesen könnte dem Techniker füglich erlassen bleiben und den Juristen ausschliesslich vorbehalten werden. Nach Ablauf von 3 Monaten würde der Bauführer im Stationsdienst so weit ausgebildet sein, um auch hierin die Prüfung als Stationsvorsteher ablegen zu können. Erst jetzt wird man sagen dürfen, dass der Bauingenieur in Bezug auf seine praktische Ausbildung ähnliche Wege gewandelt ist, wie der Maschineningenieur.

Ausgerüstet mit dem auf der Strecke und auf dem Bahnhofe erworbenen praktischen Kenntnissen wird er nicht nur sicherer und gewappneter der Baumeisterprüfung entgegen gehen können, sondern er wird vor allem demnächst als Vorsteher einer Bauinspektion oder als Decernent eines Betriebsamtes besser und sicherer die Verwaltungsgeschäfte führen, sich weniger auf langathmige Berichte zu stützen brauchen und leichter, sowie mit klarerem Blick überall frühzeitig etwaige gefährliche Punkte erkennen und Abhilfe schaffen. Jetzt lernt er den äusseren Dienst meist nur aus Berichten und Akten kennen, oder er kann nur durch langwierige Erkundigungen bei den Untergebenen und unsichere Beobachtungen an Ort und Stelle sich mühsam ein Bild über die Vorgänge verschaffen.

Als einen ferneren nicht zu verkennenden Vortheil der erweiterten praktischen Ausbildung dürfte die Thatsache zu nennen sein, dass ein Untergebener einen Vorgesetzten, der den Dienst von unten herauf praktisch selbst mit durchgemacht hat, wesentlich höher achtet, als einen, dem eine solche Praxis nicht zur Seite steht.

All diese Vortheile sind aber nicht zu erreichen durch besondere Fachschulen.

Allein durch ausgiebige praktische Thätigkeit und wiederholte Unterweisungen an Ort und Stelle können wir betriebssichere Beamten heranbilden und erhalten. S . . . . . t.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1892 unterstellten Strecken.

Am Schlusse des verflossenen Jahres gehörten dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen 72 Eisenbahnverwaltungen an und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Central-Eisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Sekundärbahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 136,22 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a—g aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von . . . . . 75 479,49 km

Hiervon kommen auf:

1.	a) Preussische Staatseisenbahn-Verwaltungen	25 212,02 km	
	b) Bayerische (einschliesslich Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5 450,54 „	
	c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 660,99 „	
	d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1 632,58 „	
	e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 453,98 „	
	f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 556,19 „	
	g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten . .	4 120,28 „	
	die Deutschen Verwaltungen zusammen . . .		42 086,58 „
2.	Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen . .		26 850,06 „
3.	Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		101,28 „
4.	Niederländische Verwaltungen		2 704,45 „
5.	Luxemburgische „		160,58 „
6.	Belgische „		699,08 „
7.	Rumänische „		2 380,91 „
8.	Russisch-Polnische „		493,55 „
	Gesammtbetriebslänge . .		75 479,49 km

Da der Verein mit einer Länge von 74 193,43 km Eisenbahnen in das Jahr 1891 eingetreten ist, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 286,06 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:
die Deutschen Verwaltungen mit . 388,22 km oder 30,19 %
und die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen (einschl. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) mit . 897,84 „ „ 69,81 „

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4427 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Personalien (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Finanzielle Rückschau 1891.

Als Nachtrag zu der in Nr. 1 S. 6 d. Ztg. enthaltenen Rückschau ist vorerst zu erwähnen, dass im vorigen Jahre auf dem Gebiete der Ungarischen Krone 532,5 km Eisenbahnlinien eröffnet wurden. Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Kurse der zumeist gehandelten Aktien und Prioritäten folgender Bahnen zu Anfang und zu Ende des Jahres 1891

	2. Januar 1891	31. Dezember 1891	
Aktien			
der Aussig-Teplitzer Bahn . . .	1460	1390	— 70
„ Böhmischen Nordbahn . . .	205.50	184.50	— 21
„ „ Westbahn . . .	332	345	+ 13
„ Buschtêhrader Bahn Lit. A.	1167	1205	+ 38
„ „ „ B.	479.50	480	+ —.50
„ Carl Ludwigbahn	205.25	207.25	+ 2
„ Nordwestbahn	216	207	— 9
„ Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2800	2805	+ 5
„ Elbethalbahn	223.75	224	+ —.25
„ Oesterr.-Ungar. Staatsbahn .	242.50	293	+ 50.50
„ Südbahn	134	82.75	— 51.25
„ Lemberg-Czernowitz-Jassy B.	228.50	241.70	+ 13.20
Prioritäten			
der Kaiserin Elisabethbahn . .	112	113.50	+ 1.50
„ Franz Josefbahn	95.70	96	+ —.30
„ Kaschau-Oderberger Bahn .	109.50	111	+ 1.50
„ Südbahn	149.40	145	— 4.40

Aus den vorstehenden Kursen kann man jedoch den thatsächlichen Verhältnissen unserer Transportunternehmungen nicht ganz gerecht werden; es müssen wieder die freundlichen

Aussichten in Betracht gezogen werden, die sich der Zukunft der Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrsanstalten infolge der neuen Handelsverträge eröffnen. Wir befinden uns an der Schwelle eines ungemein starken Verkehrsaufschwunges, welcher in den derzeitigen Kursen der meisten Bahnwerthe, vor allem in jenen der Böhmischen Bahnaktien offenbar noch lange nicht genug berücksichtigt wurde.*)

Die Verstaatlichung der beiden Duxer Bahnen und ihr Protest dagegen.

Das Handelsministerium hat an die Verwaltungen der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn eine Zuschrift gerichtet, in welcher mitgetheilt wird, dass der Betrieb der Dux-Bodenbacher Bahn und der Prag-Duxer Bahn mit 1. d. Mts. von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für eigene Rechnung übernommen und geführt werden wird, wogegen den beiden Gesellschaften von dem gedachten Zeitpunkte ab die in Gemässheit des gesetzlichen Uebereinkommens vom Jahre 1886 bezw. 1884 zugesicherte Einlösungsrente auszuzahlen sei. Gleichzeitig ist die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen angewiesen worden, sich behufs der Maassnahmen, welche in Ausführung des Uebereinkommens zur Uebernahme der Bahnen für eigene Rechnung nothwendig sind, mit den gesellschaftlichen Vertretungsorganen unmittelbar zu verständigen. Dieser Erlass wurde auch im „V.-Bl. f. E. u. Sch." vom 31. Dezember 1891 Nr. 152 publizirt. Die Ziffer der Einlösungsrente ist thatsächlich noch nicht festgestellt; die hierüber zwischen der Regierung und den beiden Bahnen geführten Verhandlungen haben zu keiner Verständigung geführt; die Staatsverwaltung behält in der Zuschrift an beide Bahnen die endgültige Auseinandersetzung bezüglich der Einlösungsrente weiteren Verhandlungen vor. — Der Verwaltungsrath der beiden Bahnen beschloss, gegen diese Maassnahme Protest beim Handelsministerium einzulegen und gleichzeitig der Generaldirektion Mittheilung zu machen, dass die Gesellschaft an der Uebernahme der Bahnen durch den Staat in keiner Weise theilnehme und Verwahrung gegen die Besitznahme einlege. Da der Ministerialerlass auch den Auftrag an die Generaldirektion enthält, die grundbücherliche Eintragung des Eigenthumsrechtes des Staates auf die sämmtlichen unbeweglichen Vermögensbestandtheile der beiden Duxer Bahnen unverweilt zu veranlassen, richtete der Verwaltungsrath auch hiergegen eine Verwahrung an das kompetente Gericht. Die Eingabe an das Prager Landesgericht wurde bereits überreicht und führt aus, dass der Staat nur gegen Ausbezahlung der Einlösungsrente die Uebergabe der Bahnen und die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes verlangen könne, dermalen aber der Einlösungspreis noch nicht einmal festgestellt werden kann, um so weniger aber bezahlt wurde. Zudem müsste zum mindesten, wenn schon von der Ausbezahlung des Kaufpreises abgesehen werden wollte, gleichzeitig mit der Uebertragung des Eigenthumsrechtes an den Staat die Einverleibung der Ablösungsrente auf den abgetretenen Bahnlinien erfolgen.

Die Refaktien der Salgo-Tarjaner Kohlenbergbau-Gesellschaft.

Das Regierungsblatt „Nemzet" veröffentlicht folgende Erklärung der Gesellschaft: „Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen bestimmten im Vorjahre die für die gesammten vaterländischen Kohlenwerke bezüglichen Tarife und haben dieselben kundgemacht. Die Salgo-Tarjaner Kohlenwerks-Gesellschaft hat die von ihr geförderte gesammte Kohle auf Grund dieser Tarife verfrachtet und verfrachtet dieselbe auch jetzt noch. Unsere Gesellschaft erhielt keinerlei Frachtbegünstigung oder Refaktie. Es ist daher eine völlig irrige Behauptung, dass unsere Gesellschaft auf Braunkohle Refaktien oder geradezu geheime Refaktien habe."

Erweiterung des Netzes der Oesterreichischen Staatsbahuen.

Am 1. d. Mts. gingen die Linien der Galizischen Carl Ludwigbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn in das Eigenthum der Staatsverwaltung über. Der Staat erwirbt durch die Galizische Carl Ludwigbahn einen Eisenbahnkomplex von 848 km. Die Albrechtbahn hat eine Gesammtlänge von 182,6 km und steht bereits seit 1. August 1880 im Staatsbetriebe. Die Prag-Duxer Bahn umfasst 170 km, die Dux-Bodenbacher Bahn 117 km; auch diese beiden Bahnkomplexe stehen bekanntlich bereits im Staatsbetrieb. Das gesammte Netz des Staatsbahnbetriebes, welches einschliesslich der vom Staate betriebenen Privatbahnen am Schlusse des vorigen Jahres 6947 km umfasste*), wird daher durch die neuen Erwerbungen nur um 848 km vermehrt, während sich der Eigenthumsbesitz des Oesterreichischen Staates um 1317,6 km Bahnlinien vergrössert. Von dem Gesammtkomplexe der Oesterreichischen Eisenbahnen, welcher rund 15500 km umfasst, werden nunmehr 7800 km oder mehr als 50 % im Staatsbetriebe stehen. Das in den Staatsbahnen investirte Kapital, welches am Ende des vorigen Jahres 708,4 Millionen Gulden betrug, hat sich durch die Erwerbung der vier neuen Bahnen um rund 200 Millionen Gulden vermehrt und wird nun mehr als 900 Millionen Gulden repräsentiren.

Der neue Kilometerzeiger der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf den Oesterreichischen Staatseisenbahnen ist mit Neujahr ein neuer Kilometerzeiger in Anwendung getreten. In demselben sind die Entfernungen von einem Nullpunkte berechnet, die Entfernungen der Zwischenstationen oder der auf eine andere Linie hinauslaufenden Stationen werden durch Addition oder Subtraktion gefunden. Infolge dieser neuen Kilometrirung treten einzelne Kürzungen gegenüber den bisherigen Entfernungen ein, welche weiterhin die Rückversetzung von Relationen in die nächst niedrige Zone zur Folge haben. Eine weitere Begünstigung tritt auch für Haltestellen im Lokalverkehr bis 50 km ein. Dieselben fallen, insofern sie $^1/_2$ Zonendistanz von der Station entfernt sind, mit der Einführung des neuen Kilometerzeigers in die Zone der vorgelegenen Stationen, während jetzt durch eine zufällige Mehrentfernung von 1 km eine Verschiebung in eine höhere Zone eintritt und hierdurch die Mehrbezahlung des Zonenzuschlages. Die Anordnung des neuen Kilometerzeigers ist eine sehr praktische und für jeden Laien verständlich. Auch wird die neuberechnete Entfernung in die Fahrplakate aufgenommen werden, so dass der Reisende aus denselben sich den Fahrpreis wird selbst berechnen können.

Staats-Eisenbahnrath.

Durch das abgeänderte Organisationsstatut der Oesterreichischen Staatsbahnen wird auch eine Erweiterung der Mitgliederzahl des Staats-Eisenbahnrathes verfügt. Es könnte nun die Frage entstehen, ob behufs Komplettirung des Staats-Eisenbahnrathes diese Körperschaft aufgelöst und den Handelskammern, sowie den anderen wirthschaftlichen Korporationen, welche im Staats-Eisenbahnrath vertreten sind, Gelegenheit gegeben wird, neue Ernennungsvorschläge zu machen, oder ob diese Komplettirung erfolgen werde, dass jene Kammern und wirthschaftlichen Fachkorporationen, die erst jetzt eine Vertretung im Eisenbahnrathe finden sollen, zur Erstattung ihrer Nominirungen eingeladen werden. Wir glauben, schreibt die offiziöse „Presse", mit der Annahme nicht zu irren, dass der letztere Weg eingeschlagen wird. Er ist der einfachere und es ist überdies zu beachten, dass die Mandatsdauer der Mitglieder des gegenwärtigen Staats-Eisenbahnrathes noch lange nicht abgelaufen ist.

Die Getreidetarife und die Mühlen.

Die lebhafte Agitation, welche die Böhmischen Getreideinteressenten und Getreidehändler gegen die den Böhmischen Mühlen beim Bezuge von Getreide aus entfernteren Gegenden eingeräumten bedeutenden Refaktien eingeleitet haben, hat zu einem Resultate geführt. Das Handelsministerium hat sich veranlasst gesehen, weitere Erhebungen über die Tragweite der einzuräumenden Begünstigungen und über die Besorgnisse, welche die Besitzer von kleinen Mühlen und die Getreidehändler ausgesprochen haben, einzuleiten und zu diesem Zwecke die Aktivirung der in Rede stehenden Verfügung, welche für den 1. d. Mts. geplant war, zu verschieben. Die Regierung wird sich, wie in einem Communiqué mitgetheilt wird, vor allem mit der Frage beschäftigen, ob die Begünstigungen, welche durch die Verfügung des Handelsministeriums den Böhmischen Müllern gewährt worden, nicht auch auf die übrigen Getreideinteressenten ausgedehnt werden können. Sollte sich eine derartige allgemeine Tarifherabsetzung als undurchführbar erweisen, so soll die Eventualität in Erwägung gezogen werden, dass die projektirte Tarifermässigung vorläufig nur sämmtlichen Getreideinteressenten des Nordböhmischen Verkehrsgebietes zugewendet werde. Die Erhebungen sollen mit thunlichster Beschleunigung durchgeführt werden, damit in kürzester Zeit die Begünstigungen, welche die Regierung zu gewähren in der Lage sein wird, auch wirklich in Kraft treten können. Bis zur Klarstellung aller in

*) In den letzten Wochen des Vorjahres haben sich die wichtigeren Bahnereignisse so angehäuft, dass über die minder wichtigen nicht berichtet werden konnte. Dieselben sollen nun allmählich nachgetragen werden, insofern sie nicht veraltet und noch von Interesse sind (Anm. des Referenten.)

*) Die in Nr. 1 S. 7 d. Ztg. reproduzirte Angabe des „Fremdenblattes", dass das Staatsbahnnetz durch v. Czedik's Bemühungen zu einem Umfange von mehr als 5000 km angewachsen sei, bezieht sich auf das im Eigenthum des Staates befindliche Eisenbahnnetz unter Ausschluss der vom Staate betriebenen Privatbahnen. Die Redaktion.

Betracht kommenden Fragen bleiben die Verfügungen, welche zu Gunsten der Mühlenindustrie im abgelaufenen Jahre bestanden, und zwar vorläufig bis Ende d. J., in Kraft.

Der neue Militär-Gütertarif.

Nach Mittheilung des „Pester Lloyd" sollte der neue Militär-Gütertarif für sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen mit Neujahr in Kraft treten. Diese Mittheilung ist insofern unrichtig, als zwar im Laufe des vorigen Jahres diesbezügliche Verhandlungen zwischen den Vertretern dieser Bahnen und denen des Kriegs- und der beiden Landesvertheidigungs-Ministerien stattgefunden hatten, welche zu einem von der Genehmigung der gedachten Stellen abhängigen Uebereinkommen führten, welche aber von den Ungarischen Staatsbahnen deshalb versagt wurde, weil deren Direktion die Ausarbeitung eines davon verschiedenen Tarifentwurfes beabsichtigte. Es ist vorläufig noch nicht abzusehen, wann die Verhandlungen hierüber wieder aufgenommen werden und noch weniger, wann ein neuer Militär-Gütertarif in Wirksamkeit treten wird. Die Umarbeitung des gegenwärtigen, seit 1881 gültigen Tarifes, war schon damals nothwendig geworden, als die Königlich Ungarischen und die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ihre Lokaltarife in Kraft setzten, da dieselben in vielen Fällen billiger sind. Der oberwähnte, neu vereinbarte, noch nicht genehmigte Militär-Gütertarif enthält Frachtsätze für Einzelsendungen von 5000 kg und 10000 kg für den Wagen; ferner Ausnahmetarife für Pferde, Fuhrwerke usw., für Militär-Separatzüge und für Gepäck nach den verschiedenen Zuggattungen. Eine Güterklassifikation enthält der Tarif nicht; ein Kilometerzeiger ist nicht beigegeben, hierfür ist der VI. Jahrgang von M. Bechtel's „Offizieller Kilometerzeiger" maassgebend. Dem Tarif liegt das Staffelsystem sowohl für die Bildung der Streckensätze, als für die Ausdehnung derselben auf Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutklassen, sowie der Ausnahmetarife zu Grunde. Die Durchrechnung findet auf sämmtlichen Linien der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen, und zwar auch auf den Lokalbahnen, soweit nicht Ausnahmen ausdrücklich vorgesehen sind, statt. Die Berechnung der sämmtlichen Tarife soll nach Zonen im Umfange von je 10 km in der Art geschehen, dass der bei einer kilometrischen Berechnung für die Mitte der betreffenden Zone entfallende Frachtsatz für die ganze Zone zu gelten hat. Die Ab- bezw. Aufrundung geschieht derart, dass Bruchtheile unter 0,5 kr. fallen zu lassen und von 0,5 kr. auf ganze Kreuzer aufzurunden sind.

Der Petroleumtarif der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Derselbe wurde ausserordentlich ermässigt. Dieser Artikel wurde nämlich in den Ausnahmetarif III versetzt und es wird nunmehr für den Metercentner Petroleum und die Entfernung von 100 km ein Frachtsatz von 8 kr. berechnet.

Zugverspätungen im November 1891.

In jenem Monat kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung folgende grössere Verspätungen in den Endstationen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 215, bei den Personenzügen über 20 Minuten 454, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 94, im ganzen 763. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche sämmtliche Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 647, durch Post- und Polizeiamtshandlungen 65, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 517, durch atmosphärische Einflüsse 11, durch Hindernisse auf der Bahn 9, durch falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 8, durch mangelhaften Zustand der Bahn 8, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 15, durch andere Gründe 9.

Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 95.

Der neue Tarif im Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr via Triest und Fiume.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 trat für den Verkehr nach den Hafenplätzen der Levante ein neuer Tarif in Kraft, und theilt der „Tarifanzeiger" hierüber folgendes mit: Dieser Tarif zerfällt in: Theil II Heft 1 für den Export aus Oesterreich; Theil II Heft 2 für den Export aus Ungarn nach den Hafenplätzen der Levante; ferner Nachtrag I zu Theil I vom 1. Januar 1891, welch letzterer auch weiter in Kraft bleibt. Der Nachtrag I enthält (wie aus der betreffenden Bekanntmachung, abgedruckt in Nr. 1 S. I d. Ztg. zu ersehen ist) Aenderungen in der Klassifikation, sowie in der Anwendung des Tarifes auf in Triest und Fiume reexpedirte Sendungen. Dem Levanteverkehr ist nun die Königlich Ungarische Staatsbahn mit ihrem ganzen Netze, ferner die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn beigetreten. Die dem Verkehr angehörigen Verwaltunge's übernehmen den Transport nach den Hafenplätzen: Piräu's Syra, Smyrna, Salonichi, Dedeagatsch, Konstantinopel, Burgau Varna, Galatz, Braila und Küstendje auf Grund des noch gültigen Theiles vom 1. Januar 1891, sowie des Nachtrages 1. Eintheilung des Tarifes Theil II, Heft 1. Der Tarif zerfällt in Tarifsätze via Triest mit dem bisher bestehenden Tarifschema von 25 Klassen (Artikeltarif) für 100 kg in Gold, sowie den bisherigen Ausnahmen, nach welchen die mit * versehenen Frachtsätze nur in Salonichi, Dedeagatsch, Konstantinopel Gültigkeit haben. Das genannte Blatt gibt einen vergleichenden Auszug um zu ermessen, in wieweit der bisherige Tarif ermässigt wurde. Thatsächlich haben nur Ermässigungen bei den Frachtsätzen von Nordböhmen stattgefunden. Südlich von Prag werden die Nachlässe immer geringer, bei Brünn sind die neuen Frachtsätze mit den alten Sätzen gleich. Dasselbe ist auch für Zucker aller Art der Fall. Dieser Artikel ist nicht ermässigt, sondern nur regulirt worden und zwar nach dem am 1. August 1891 erschienenen Spezialtarif für Triest Freihafen. Bisher gehörten nur 17 Stationen der Ungarischen Linie der Südbahn dem Verkehre an. Ab 1. Januar ist aber die Ungarische Staatsbahn mit 53 Stationen dem Tarife beigetreten. Die Frachtsätze der Station Budapest sind mit Ausnahme jener von Hohlglas gleichgeblieben und sind die Hauptstationen mit Frachtsätzen für die wichtigsten Artikel ausgerüstet. Der Verkehr via Fiume ist infolge seiner geographischen Lage billiger gehalten, als jener von Triest. Gleichzeitig mit den Tarifen für den Levanteverkehr nach den Hafenplätzen der Levante, tritt ein Tarif für den direkten Verkehr zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen Stationen nach Stationen der Orientalischen Bahn via Triest-Fiume seewärts in Kraft. Dem Tarife ist die Orientalische Bahn als Mitglied beigetreten, und enthält derselbe in Schnittform direkte Taxen nach den Binnenstationen mit Reexpedition in Salonichi, Dedeagatsch und Konstantinopel; ferner enthält derselbe a) allgemeine Bestimmungen, welche dem Verkehre nach den Hafenplätzen der Levante entnommen sind und b) die Tarifvorschriften, welche in ausführlicher Weise festgesetzt erscheinen, nachdem dieser Tarif separat aufgestellt wurde und auch im Rückvergütungswege Anwendung findet, wenn Sendungen im Oesterreichisch-Ungarischen Levanteverkehr nach den Hafenplätzen der Levante und der Türkei expedirt und dort mit neuen Frachtbriefen weiter expedirt werden. Für die Vermittelung (vom Bord des Schiffes bis zur Uebergabe der Sendungen an die Orientalische Eisenbahn) werden seitens des Oesterreichischen Lloyd Gebühren berechnet. Rücksichtlich der Strecken ist die Klassifikation dieselbe wie für den Verkehr nach den Hafenplätzen der Levante. Ab den Türkischen Hafenplätzen besteht eine eigene Klassifikation, welche gleichfalls in 25 Klassen getheilt ist, jedoch verschiedene Unterabtheilungen in den Frachtsätzen enthält. Die wichtigsten Artikel nach dem Orient sind Zucker aller Art und Spiritus. Der Tarif ist in Deutscher und Französischer Sprache aufgelegt und enthält ein Frachtbriefformular, sowie eine Karte des Netzes der Orientalischen Eisenbahnen und der Nachbarbahnen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Fürsten Edmund Clary und Aldringen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige elektrische Eisenbahn vom Schlossplatze in Teplitz bis zum Kurhause Theresienbad in Eichwald, ferner dem Gutsbesitzer Vincenz Westmann in Gutenbrunn für eine normalspurige Eisenbahn von Baden zum weiteren Anschlusse an die Station Traiskirchen der Wien-Aspangbahn, von da zur Station Münchendorf der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn und weiterhin bis zur Station Gutenhof-Velm der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Das Handelsministerium hat der Stadtgemeindevertretung in Reichenau (Böhmen) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Castalowitz nach Kwasney auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt. — Ferner wurde die den Ziegelwerksbesitzern Joseph Dachler ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Leopoldsdorf nach Ober-Lanzendorf zum Anschlusse an die Eisenbahn Wien-Aspang auf weitere 6 Monate verlängert. — Endlich hat das Handelsministerium die dem Karl Malek ertheilte gleiche Bewilligung für eine Lokalbahn von der Station Wodnian der Kaiser Franz Josefbahn nach Moldauthein auf weitere 6 Monate verlängert.

Ausserordentliche Generalversammlung der Gran-Almas-Füzitöer Eisenbahn am 22. Dezember 1891.

Die Direktion theilt mit, dass die gesellschaftliche Bahn von der Bauunternehmung rechtzeitig fertiggestellt, die Bahn bereits im vorigen Monate dem Verkehr übergeben wurde und derselbe in befriedigender Weise sich entwickelt. Die Direktion

wurde von der Versammlung hierauf bevollmächtigt, von der Station Tokad eine Flügelbahn in der Länge von 9 km nach Annathal zu bauen.

Stadtbahn in Banjaluka.

Das Reichskriegsministerium gibt in einer Cirkularverordnung bekannt, dass die Stadtbahn in Banjaluka am 1. Dezember für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet und der Direktion der Militärbahn Banjaluka-Doberlin unterstellt wurde. Die Stadtbahn, welche Banjaluka mit seiner Vorstadt verbindet, hat eine Länge von 2,8 km.

Aus Russland.

Betriebsresultate im Monat September 1891.

Die für den Monat September 1891 bekannt gegebenen Betriebsresultate des gesammten Eisenbahnnetzes des Europäischen Russlands ergaben das Folgende: es waren überhaupt im Betriebe 27 361 (26 853 *) Werst (ausschl. der Eisenbahnen Finnlands mit 1 759 Werst und Transkaspiens mit 1 343 Werst). Von dieser überhaupt im Betriebe befindlichen Anzahl Werst Bahnlänge wurden vom Staate 9 977 Werst und von Privatgesellschaften 17 384 Werst verwaltet.

Der Personenverkehr ergab die folgenden Resultate:

Befördert wurden:

überhaupt	3 478 897	(3 200 243)	Personen
davon auf Staatsbahnen	736 299	(653 416)	„
„ Privatbahnen	2 742 598	(2 546 827)	„

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	359 439 000	(347 919 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen	86 970 000	(76 664 000)	„
„ Privatbahnen	272 469 000	(271 255 000)	„

Aus diesem Verkehr wurden im Monat September vereinnahmt:

überhaupt	28 592 624	(27 252 551)	Rubel
davon auf Staatsbahnen	7 396 944	(6 654 163)	„
„ Privatbahnen	21 195 680	(20 598 388)	„

d. h. für 1 Werst Bahnlänge wurden durchschnittlich vereinnahmt 1 045 (1 025) R.

Für die ganze Betriebsdauer des Jahres 1891 lassen sich die nachstehenden Daten verzeichnen:

Es wurden bis einschl. September befördert:

überhaupt	30 764 307	(30 866 234)	Personen
davon auf Staatsbahnen	6 027 918	(6 034 125)	„
„ Privatbahnen	24 736 389	(24 832 109)	„

An Gütern gelangten zur Beförderung.

überhaupt	2 571 477 000	(2 488 394 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen	626 737 000	(588 932 000)	„
„ Privatbahnen	1 944 740 000	(1 899 462 000)	„

Vereinnahmt wurden hierbei:

überhaupt	208 945 361	(199 036 391)	Rubel
davon auf Staatsbahnen	55 527 602	(50 889 586)	„
„ Privatbahnen	153 417 759	(148 146 805)	„

oder für 1 Werst Bahnlänge:

überhaupt	7 654	(7 488)	Rubel
auf den Staatsbahnen . .	5 491	(5 176)	„
„ „ Privatbahnen . .	8 863	(8 779)	„

Dem zahlenmässigen Ausweise über den Verkehr fügt die statistische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten in letzter Zeit quartaliter eine graphische Darstellung der Betriebseinnahmen bei. Diese Karten zeigen ungemein deutlich und übersichtlich die Gestaltung der Einnahmen. So ergibt sich z. B. für das Jahr 1891, dass das Eisenbahnnetz des Europäischen Russlands bis einschl. September, mit Ausnahme der nachfolgenden Bahnen, in seinen Betriebseinnahmen gewachsen ist. Geringere Einnahmen haben nur die nachfolgenden Bahnen zu verzeichnen und zwar:

1. Orenburg-Batraki . . .	508 Werst, um	17	%
2. Rjäsan-Koslow	309 „ „	33	„
3. Moskau-Rjäsan	243 „ „	6	„
4. Rybinsk-Bologoje . . .	280 „ „	19	„
5. Orel-Grjäsi	289 „ „	4	„
6. Ural	1 016 „ „	2	„
7. Orel-Witebsk	488 „ „	5	„
8. Dünaburg-Witebsk . . .	244 „ „	7	„
9. Riga-Dünaburg	214 „ „	5	„
10. „ -Tuckum	54 „ „	8	„
11. Warschau-Brest	200 „ „	2	„
12. Jaroslaw-Wologda . . .	192 „ „	19	„
13. Rostow-Wladikawkas .	905 „ „	12	„

d. h. zusammen sind auf 4 942 Werst oder auf 18,1 % des gesammten Eisenbahnnetzes Mindereinnahmen zu verzeichnen gewesen, welche insgesammt 9 908 970 R. betragen. Dabei muss darauf hingewiesen werden, dass nur die Uralbahn Staatsbahn ist, während alle übrigen Bahnen sich in Verwaltung von Privatgesellschaften befinden.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die Werthe des Vorjahres.

Orel-Grjäsibahn verstaatlicht.

Es ist soeben ein Gesetz veröffentlicht worden, dessen Wortlaut uns jedoch noch nicht vorliegt, danach die Orel-Grjäsi-Eisenbahn (289 Werst lang) durch den Staat anzukaufen ist. Wir behalten uns vor, auf den Gegenstand zurückzukommen, sobald näheres bekannt sein wird.

Die Voruntersuchungen für den Bau der Sibirischen Bahn sind auf einer weiteren Strecke von 1 200 Werst zu Ende geführt und dieser Tage als Projekt dem Kommunikationsministerium vorgestellt worden. Die erforschte Strecke geht von Tscheljabinsk über Kurgan nach Petropawlowsk, von dort nach Omsk, Kains und nördlich am Tschanysee vorüber bis Kolywan.

Aus England.

Die Betriebsergebnisse auf der City- und Südlondonbahn (vgl. Nr. 97 S. 949 Jahrg. 1890 d. Ztg.) für die erste Hälfte des laufenden Jahres sind recht befriedigende gewesen wenn berücksichtigt wird, dass diese Bahn vorwiegend dem Wochenverkehr zwischen der City und den südlichen Vorstädten dient, der im wesentlichen auf die Stunden vor und nach der Geschäftszeit zusammengedrängt ist, dem inneren Stadtverkehr aber nicht dient. Der Gesellschaftsbericht vom Monat August d. J. sagt, dass in dem am 30. Juni endigenden halben Jahre 2 312 000 Personen, und zwar 10,5 Personen auf das Zugkilometer befördert worden sind. Hiergegen beträgt der Durchschnitt auf gewöhnlichen Englischen Bahnen 2,2 und auf den Vorort- und Vorstadtbahnen 3,1 Personen auf das Zugkilometer. Die Einnahme betrug 1,71 ℳ für das Zugkilometer, die Ausgabe für Zugkraft ein Drittel davon, also 0,57 ℳ, gegen 0,48 bis 0,62 ℳ auf den gewöhnlichen Dampfbahnen. Die Unterhaltungskosten der Bahnanlage sind noch nicht ganz klar gestellt, wie das bei einem derartigen neuen Unternehmen auch kaum anders sein kann; es wird aber nach den bisherigen Erfahrungen angenommen, dass sie nicht sehr gross und geringer sein werden, wie bei gewöhnlichen Bahnen.

Der Betriebsüberschuss reicht aus, die Vorzugszinsen voll auszuzahlen. Es verbleibt sogar noch ein kleiner Ueberschuss für das gewöhnliche Aktienkapital. Dies würde einer durchschnittlichen Verzinsung des gesammten Kapitals von etwa 3 % entsprechen.

Die Bahn würde das Dreifache des gegenwärtigen Verkehrs bewältigen können, wenn der Verkehr sich gleichmässig über die Verkehrszeit eines Tages vertheilte, wie dies der Fall sein würde, wenn die Bahn durch die binnenstädtischen Verkehrsgebiete geführt wäre. Es wird denn auch eingesehen, dass die Bahn nicht da stehen bleiben kann, wo sie jetzt steht, und suchen muss, mit weiteren Verkehrsgebieten Fühlung zu gewinnen.

Der Wettbewerb mit den Beförderungsmitteln des gewöhnlichen Strassenverkehrs und der London, Chatham und Doverbahn hat dazu geführt, zwischen bestimmten Stationen den Fahrpreis, welcher gleichmässig $16^2/_3$ ₰ für alle Entfernungen betrug, auf die Hälfte, also $8^1/_3$ ₰ herabzusetzen. Der Erfolg war in finanzieller Beziehung günstig. Die Frage, ob die Ermässigung durchweg eintreten soll, schwebt noch.

Der Gesetzentwurf, welcher im verflossenen Sommer das Parlament beschäftigt hat, betreffend die Ausdehnung der Bahn nordwärts durch die City bis nach dem „Engel“ in Islington, hat nicht Gesetzeskraft erlangt, zum grossen Leidwesen der Gesellschaft, welcher sich dadurch grössere Verkehrsquellen erschlossen hätten. Von der Ermächtigung, ihre Bahn über Stockwell hinaus bis Clapham südwärts auszudehnen, gedenkt die Gesellschaft vorläufig noch nicht Gebrauch zu machen. Km.

Aus Afrika.

Portugiesisch-Westafrika.

Die Königlich Portugiesische Afrika-Ueberlandbahn-Gesellschaft, die seit März (vgl. Nr. 42 S. 416 Jahrg. 1891 d. Ztg.) die vier ersten Theilstrecken von Loanda bis Calunguembo (zusammen 180 km) im Betriebe hat, hat auch noch 14 km von der fünften Theilstrecke vollendet; bei Kilometer 194 musste sie aber den Bau auf einige Zeit unterbrechen, weil dort ein Felseinschnitt die Arbeit hinderte. Jetzt ist aber diese Schwierigkeit überwunden, und die Arbeit nimmt ihren regelmässigen Fortgang, so dass zu Ende 1891 die Station Zenza de Itombe (Kilometer 190) eröffnet sein wird; auf dem Rest der bei Cassuallala (Kilometer 220) endi-

genden fünften Theilstrecke sind die Kunstbauten sehr vorgeschritten und die Erdarbeiten fast vollendet. Die sechste Theilstrecke (Kilometer 220—260) ist auf ihrer ganzen Ausdehnung kräftig in Angriff genommen worden, so dass sowohl die sehr bedeutenden Erdarbeiten als auch die Kunstbauten ziemlich weit vorgeschritten sind; auf dieser Theilstrecke ist etwa bei Kilometer 230 die 100 m lange Luinhabrücke kurz vor der Einmündung dieses Flusses in den Lucalla herzustellen. Es ist dies der bedeutendste Kunstbau der ganzen Bahn, doch hofft man ihn im Juni 1892 fertiggestellt zu haben; damit aber die Bahn nicht bis zur Eröffnung der Brücke durch den Luinha in zwei Theile zerschnitten wird, hat man für den Baudienst eine vorläufige Brücke hergestellt, die in der ersten Zeit vielleicht auch noch dem Betriebe dienen wird. Die siebente Theilstrecke (Kilometer 260—300) ist auf ihrer ganzen Ausdehnung im Bau und auf den ersten 27 km schon ziemlich vorgeschritten. In der ersten Hälfte der achten Theilstrecke (Kilometer 300—340) liegt der übrigens kaum 10 km lange schwierigste Theil der ganzen Bahn; die Gesellschaft lässt daher für diesen Theil die peinlichsten Vorarbeiten anfertigen, um baldigst mit dem Bau beginnen zu können. Die zweite Hälfte der achten Theilstrecke und die neunte Theilstrecke (Kilometer 340—360), die dem Bau keine Schwierigkeiten bieten, werden erst nach Vollendung der vorhergehenden Strecke in Angriff genommen werden. Das Baupersonal besteht aus 3 Ingenieuren, 19 Abtheilungsleitern und Bauführern, 44 Subalternbeamten und durchschnittlich 3000 Arbeitern. Die Kopfstation der Bahn ist im Bau sehr vorgeschritten; die im wesentlichen vollendeten Werkstätten haben ihre Wirksamkeit schon begonnen, bedürfen aber zu gänzlicher Fertigstellung noch der Aufstellung der Maschinen. Die Gesellschaft hofft die ganze Bahn bis zum Dezember 1893, dem durch Königlichen Erlass vom 27. Juli d. J. festgestellten Zeitpunkt beenden zu können.

Die Betriebsergebnisse der eröffneten Strecken haben sich — wie der Hauptversammlungsbericht vom 10. November des weiteren ausführt — um so mehr verbessert, je weiter die Bahn in die reichen inneren Bezirke der Provinz Angola vordringt. Die Zahl der beförderten Personen hat sich von 13 135 im ersten Halbjahr 1890 (Betriebslänge 100 km) auf 15 461 im zweiten Halbjahr 1890 (Betriebslänge von Juli bis September 100, von Oktober bis Dezember 140 km) und auf 23 442 im ersten Halbjahr 1891 (Betriebslänge von Januar bis März 140, von April bis Juni 180 km) vermehrt. Die Menge der beförderten Fracht- und Eilgüter ist in dem gleichen Zeitraum von 1 152 067 auf 1 812 656 und auf 2 495 257 kg und die Zahl der beförderten Thiere von 149 auf 459 und auf 633 Stück gewachsen. In den beiden Monaten Juli und August 1891 betrug der Verkehr sogar 9 008 Reisende und 1 358 093 kg Güter, so dass für das zweite Halbjahr 1891 fast ein doppelt so starker Verkehr wie für das erste Halbjahr 1891 zu erwarten steht. Im Personenverkehr ist die Inanspruchnahme der Bahn in beiden Richtungen etwa die gleiche; im Güterverkehr dagegen ist das Gewicht der von der Küste nach dem Innern zu gehenden Sendungen bedeutend geringer als in umgekehrter Richtung. Die Einnahmen der Gesellschaft betrugen im zweiten Halbjahr 1890 aus dem Betriebe der Bahn 15 218 Milreis, an Staatszuschuss 129 578 Mrs., zusammen also 144 796 Mrs., im ersten Halbjahr 1891 aus dem Betriebe der Bahn 20 058 Mrs., an Staatszuschuss 167 661 Mrs., zusammen 187 729 Mrs. Die Einnahmen des ganzen Betriebsjahres 1890/91 belaufen sich also auf 35 276 Mrs. gegen nur 17 454 Mrs. im Vorjahre. Der Zinszuschuss der Regierung findet übrigens seine theilweise Entschädigung in der steigenden Zolleinnahme von Loanda, die von 217 744 Mrs. in 1886 auf auf 349 173 Mrs. in 1887, auf 358 026 Mrs. in 1888, auf 473 472 Mrs. in 1889 und auf 537 642 Mrs. in 1890 angewachsen ist, obwohl alle zum Bahnbau erforderlichen Gegenstände zollfrei in die Kolonie eingeführt werden. Aber — wie der Direktor des Zollamts Loanda in seinem Berichte ausführt — die Ankündigung des Bahnbaues, die Anfertigung der Vorarbeiten, die Inangriffnahme des Baues und jede Eröffnung einer neuen Strecke hat jedesmal günstig auf die Zolleinnahme eingewirkt. Das Betriebspersonal besteht aus 13 Oberbeamten, 177 Stationsvorstehern, Lokomotivführern, Bahnmeistern und Subalternbeamten, 141 Handwerkern und 375 Arbeitern, im ganzen also 706 Personen oder 159 weniger als im Vorjahre; diese Personalverminderung trotz grösserer Betriebslänge ist erzielt durch die Befestigung der Bahnanlage und die Fertigstellung der von der Gesellschaft mit grossen Kosten ausgeführten Ergänzungsbauten.

Algerien.

Die Westalgerische Eisenbahngesellschaft hat am 25. August d. J. von der Linie Blidah-Berruaghia die Aefangsstrecke Blidah-Lodi (44,5 km) mit den Zwischenstationen Sidi-Madani (Haltestelle), Campdes-Chênes (Haltestelle) und Muzaïa-les-Mines dem Betriebe übergeben.

Vor der Französischen Gesellschaft für die Fortschritte der Wissenschaft (compagnie française pour l'avancement des sciences) hat der Forschungsreisende Fock einen Vortrag über die Saharabahn gehalten. Nach seiner Meinung besteht die Aufgabe der Saharabahn nicht darin, die Algerische Küste mit dem Mittel-Sudan, sondern Marseille auf kürzestem Wege mit dem Tschadsee zu verbinden; demnach kann nur die Linie über Igarghar, Amadghor, Bir Asiu und das Land Aïr in Betracht kommen. Die von Oran nach dem Niger beabsichtigte Linie würde auf der ersten bis Tuat reichenden Theilstrecke vom Algerischen Standpunkte aus sicherlich ihren Nutzen haben, das würde aber nur eine Saharabahn und nicht eine Trans-Saharabahn sein; die zweite von Tuat bis und zum Niger reichende Theilstrecke würde dagegen einen beklagenswerthen Interessengegensatz zwischen Algerien und Senegambien schaffen, weil sie einen Theil der von der Biegung des Niger eingeschlossenen Länder, deren Verkehr nach dem Senegal, den südlichen Flüssen und der Französischen Goldküste hinneigt, nach Norden ablenken würde.

Die Bahn soll nicht nur eine strategische oder militärische Linie, sondern vor allem ein wirthschaftliches Unternehmen sein, das als Hauptwerkzeug einer mächtigen Genossenschaft von Kaufleuten, Gewerbetreibenden und Ausfuhrhändlern zur Ermöglichung des Handelsverkehrs und zur Einrichtung landwirthschaftlicher Versuchsstationen in Mittelsudan dienen soll. Unter diesen Umständen hat die Eisenbahn nicht Erträge zu liefern, sondern so billig als möglich zu befördern und nur ihre Betriebskosten zu decken, während die Handelsgeschäfte und landwirthschaftlichen Unternehmungen dem gesammten Anlagekapital einen Gewinn zu sichern haben. Der Ackerbau wird in den nördlichen Strichen des Sudan, in Kanem, Damergu, Gober usw. vorzüglich gedeihen und hier kann sich der Französische Markt mit Baumwolle, Erdnüssen, Olivenöl und anderen Früchten, die er sonst aus fremden Kolonieen beziehen musste, versorgen. Der Handel wird Salz und Manufakturwaaren aller Art nach dem Sudan einführen und dafür Elfenbein, Goldstaub, Gummi, Kautschuk, Felle, Häute usw. ausführen.

Das Verkehrsgebiet der Saharabahn umfasst eine sehr zahlreiche Bevölkerung. In der Sahara selbst werden die Schnittpunkte der Eisenbahn mit den grossen Karawanenstrassen Mittelpunkte für die Versorgung der Eingeborenen werden. Im Sudan haben die nördlich von der Linie Say (Niger)-Barua (Tschadsee) gelegenen Länder, sowie die Staaten Bornu, Wadaï und Baghirmi zusammen eine Einwohnerzahl von etwa 12 Millionen, ferner die vom Schari, dem Hauptzufluss des Tschadsee, berieselten Gegenden eine solche von wenigstens 10 Millionen Seelen. Die Aussichten des Französischen Handels mit dem Mittelsudan sind also so ermuthigend, wie nur möglich, und es handelt sich nicht darum, neue Wechselbeziehungen zu schaffen, sondern den schon seit Jahrhunderten zwischen dem Innern und dem Mittelmeer bestehenden Verkehr zu vermehren und in einen Abzugskanal nach Algerien zu leiten.

Die Auffassung der Saharabahn als Werkzeug einer grossen Kolonialgesellschaft erscheint also ausführbar; aber man kann der Mitwirkung des Staates nicht entrathen, nur muss diese Mitwirkung nicht durch Bewilligung einer Zinsengewähr, sondern durch Ertheilung eines Freibriefes bethätigt werden. Dieser Freibrief würde sich nur auf die unter Französischem Einfluss stehenden, aber noch nicht thatsächlich besetzten Gebiete erstrecken und durch die unbestreitbaren Vortheile, die der Staat aus dem Bau der Saharabahn zieht, doppelt gerechtfertigt sein.

Vom politischen Standpunkte aus wird die Saharabahn die thatsächliche Verbindung zwischen Algerien, Senegambien und dem Kongogebiet herbeiführen. In militärischer Hinsicht schneidet diese Bahn alle Querstrassen der Wüste, die von Tripolis und Barka in den von Frankreich beanspruchten Theil der Sahara führen, wird diesen vereinzeln und dadurch seine innere Eroberung erleichtern. Solche Ergebnisse rechtfertigen die Ertheilung eines Freibriefes vollauf, um so mehr als nach dessen Ablauf der Staat in den Besitz eines ungeheuren direkten Kolonialreiches tritt, das von der Gesellschaft thatsächlich besetzt und schrittweise für eine regelmässige Verwaltung vorbereitet ist.

Auf Grund dieses Vortrages hat die wissenschaftliche Gesellschaft sich in dem Sinne ausgesprochen, 1. dass es im Interesse des Französischen Eindringens in Afrika sowohl vom wirthschaftlichen und Handelsstandpunkte aus, als auch behufs Herstellung der Verbindung zwischen den Mittelmeerbesitzungen und dem Französischen Kongogebiete angemessen ist, eine Central-Saharabahn zu bauen, die Algerien direkt mit den Tschadseegegenden verbindet und sich an die Algerischen Bahnen einerseits über Tugurt in Biskra, andererseits über Djelfa in Algier anschliesst, 2. dass es sich empfehle, sobald wie möglich eine gemäss den Angaben des Ober-Kolonialraths mit Freibrief ausgestattete Kolonialgesellschaft zu bilden, deren Wirkungskreis sich von Wargla bis zu den Tschadseegegenden erstrecken würde und die durch den Bau der Saharabahn das nothwendige Werkzeug zu ihrer Handels- und gewerblichen Thätigkeit in Mittelsudan finden würde, und 3. dass

es ausserdem und unabhängig hiervon angebracht sei, im Interesse der Französischen Herrschaft in Westafrika sowie der Sicherheit Algeriens die in Südoran schwebenden Fragen in Uebereinstimmung mit den Rechten Frankreichs zu lösen und die Einbruchslinie von Aïn-Sefra bis Tuat zu verlängern.

Dieser letzte Wunsch dürfte übrigens bereits in kurzem seine Erfüllung finden; denn die jüngst in der Oase Tuat ausgebrochenen Unruhen haben zur Folge gehabt, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten am 14. November v. J. der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend die sofortige Herstellung einer Eisenbahn von Aïn-Sefra nach Djenien-Bou-Rezy (64 km), vorgelegt hat. Der Endpunkt der Bahn ist ein vorgeschobener Posten in Südoran, wo gewisse Afrikanische Stämme gegenwärtig eine gefährliche Bewegung gegen die Französische Herrschaft nähren. Nach dem Gesetzentwurf sollen die Staatsingenieure sowohl mit der Anfertigung der Vorarbeiten als auch mit der Leitung des unter Mitwirkung der Eisenbahntruppen auszuführenden Baues betraut werden; die Entscheidung über die Konzessionirung und den Betrieb der geplanten Bahn soll einem späteren Gesetze vorbehalten bleiben. Während des Jahres 1891 sollten von den zu bewilligenden Geldern nur 300 000 Frcs. verausgabt werden.

Tunesien.

Die Strassenbahnen von Tunis hatten in dem am 31. Juli v. J. beendeten Betriebsjahre eine Einnahme von 292 163 Frcs. (gegen 250 631 Frcs. in 1889/90), eine Ausgabe von 176 960 (172 964) Frcs. oder 60,57 (69,01) % der Einnahmen und demnach einen Betriebsüberschuss von 115 203 (77 667) Frcs. Nach Deckung der Lasten verblieben 60 774 Frcs., welche die Vertheilung eines Gewinnes von je 4 Frcs. an die das Grundkapital bildenden 12 500 Antheilscheine gestatteten. An Schuldverschreibungen ist noch ein Nennwerth von 803 700 Frcs. in Umlauf.

Aus Nordamerika.

Die Spurweite der Eisenbahnen.

Während sich in den Staaten des Europäischen Festlandes den Schmalspurbahnen ein mehr oder weniger weites Feld zur Ausbreitung eröffnet, macht sich in den Vereinigten Staaten von Nordamerika — wie wir einem im Augustheft der „Annales des Ponts et Chaussées“ erschienenen Aufsatze des Brücken- und Strassenbau-Ingenieurs H. Rousseau entnehmen — eine entgegengesetzte Bewegung bemerkbar. Man strebt dort seit langer Zeit nach einer Gleichmässigkeit der Spurweite, ohne aber den Krümmungen mit geringem Halbmesser entsagen zu wollen. Die Amerikanischen Gesellschaften, deren Linien anfangs sehr verschiedene Spurweiten besassen, hatten bald unter der Nothwendigkeit der Umladung zu leiden und leisteten wiederholt grosse Opfer, um dem abzuhelfen. Man erhält von dem Interesse, dass sie der Verwirklichung einer gleichmässigen Spurweite beimaassen, einen Begriff durch die letzte grosse Umwandlung, die sich zu dem Zweck 1886 vollzog. Im Südosten betrug die Spurweite 1,52 m und dadurch war ein ungeheures Gebiet leichter Verbindungen mit dem übrigen Theil der Vereinigten Staaten, in denen allgemein die Vollspur von 1,44 m verbreitet war, beraubt. Die zu machende Umwandlung erstreckte sich auf 1 800 Lokomotiven, 45 000 Wagen, 23 000 km Hauptgeleise und kostete ungefähr 6 500 000 Francs. Alle Geleise wurden gleichzeitig am 1. Juni um 8 cm verringert und auf den meisten Linien erhielt die Bevölkerung nur durch die Aufhebung eines Personenzuges von dem Ereignisse Kenntniss.

Dieser aussergewöhnliche Vorgang zeigt, wie sehr die Gesellschaften die Vortheile der gleichmässigen Spurweite schätzen. Während daher 1880 von den vorhandenen 173 918 km Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 139 478 km = 80,2 % die Vollspur von 1,44 m, 8 423 km = 4,8 % die Schmalspur von 0,91 m und noch 26 017 km = 15 % andere Spurweiten hatten, waren 1889 unter den vorhandenen 253 883 km die Vollspur mit 237 098 km = 93,4 %, die Schmalspur von 0,91 m mit 15 437 km = 6,1 % und andere Spurweiten nur mit 1 348 km = 0,5 % vertreten. Auf 93,4 % des Gesammtnetzes war also die Möglichkeit des ungehinderten Wagenüberganges gegeben. Trotz aller Anstrengungen würde es ohne Zweifel unmöglich gewesen sein, dieses Ziel zu erreichen, wenn man für die Richtungslinie der Vollspurbahnen die in Europa gebräuchlichen Krümmungs-Halbmesser angewendet hätte. Beim Eindringen in jungfräuliche Länder, deren Zukunft nicht immer sicher ist, sind die Amerikanischen Gesellschaften natürlich geneigt, die Baukosten herabzudrücken und selbst bei starkem Gefälle Krümmungen mit kleinem Halbmesser anzunehmen.

So hat jüngst die Pensylvaniabahn eine kleine, Glen-Mills-Branch genannte Linie eröffnet, die bei einem Gefälle von 30 mm auf 1 m einen Krümmungs-Halbmesser von 135 m und auf einer anderen Gefällstrecke von 23 mm einen Krümmungs-Halbmesser von 125 m aufweist; trotzdem erfolgt die Zugförderung durch gewöhnliche Reibungslokomotiven, die einen aus 3 Wagen von 35 t bestehenden Zug ziehen. Die ebenfalls neuerdings gebaute Williamson-School-Zweigbahn desselben Netzes hat eine Krümmung von 125 m bei einem Gefälle von 20 mm. Umgekehrt baut dieselbe Gesellschaft, wenn Rücksichten des Wettbewerbs oder eines grossen Verkehrs eine Verbesserung der Richtungslinie erfordern, noch Krümmungen von 800—900 m in solche von mehr als 1 500 m Halbmesser um und ermässigt noch Neigungen von 6 mm, wie sie es an mehreren Stellen der Linie Baltimore-Washington gethan hat.

Nach dem Werke von Wellington über die Richtungslinie der Eisenbahnen hat die Newyork, Newhaven und Hartford-Eisenbahn in Springfield (Massachusetts) einen kleinsten Krümmungs-Halbmesser von 140 m, in Northampton einen solchen von 120 m; die Lehigh und Susquehanna-Eisenbahn hat in Stony creek einen Halbmesser von 135 m, auf den oberen Zweigbahnen von 117 und auf dem Butler-Branch von 95 m; die Baltimore und Ohiobahn hat in Ilchester eine Krümmung von 122, in Harper's ferry von 107 m; die Virginia-Centralbahn hat im Over-Rockfish Gaptunnel eine Krümmung von 91 und eine andere von 72 m; die Pensylvaniabahn hat in Centennial-Grounds, die Pittsburg, Fort Wayne und Chicago-Eisenbahn in Pittsburg eine Krümmung von 91 m; die Canarsie und Rockaway-Eisenbahn hat in Brooklyn eine Krümmung von 55 m; endlich die Newyorker Hochbahn (Manhattan Elevated) sogar eine Krümmung von 27 m Halbmesser. Dieser letztere, bemerkenswertheste Fall kommt an mehreren rechtwinkeligen Strassenecken vor; die Züge fahren dort mit einer Geschwindigkeit von 10 Stundenkm, die Maschine und die den Zug bildenden 4—5 Personenwagen wiegen je 20 t. Eine Verbesserung dieser Krümmungen, die mit geringen Kosten verwirklicht werden könnte, hat in den Augen der Ingenieure auf diesen Linien, wo die Züge zwischen den einige 100 m von einander entfernten Stationen fast augenblicklich eine Geschwindigkeit von 50 km erreichen, keinen grossen Werth.

Diese Thatsachen erläutern, wie in den Vereinigten Staaten die Vollspur überall angewendet werden kann, vorausgesetzt, dass auch Amerikanische Fahrbetriebsmittel verwendet werden. Jede Maschine und jeder Wagen ruht auf Drehgestellen; das ist die wesentlichste Bedingung für die Annahme solcher Richtungslinien. Man kennt übrigens die Vortheile dieser Anordnung der Fahrbetriebsmittel, die es gestattet, den Reisenden jede wünschenswerthe Bequemlichkeit zu bieten und die Tragfähigkeit der Güterwagen nach Belieben zu erhöhen. Auf diese Weise erreichen die Fahrbetriebsmittel im dienstfertigen bezw. beladenen Zustande folgende Lasten: Lokomotive 74, Tender 39, Saalwagen 38, Schlafwagen 31, Postwagen 35, Kohlenwagen 35 und Güterwagen 34 t; die Güter- oder Kohlenwagen haben ein Eigengewicht von 10—12 t und eine Tragfähigkeit bis zu 25 t. Demnach kann die Vollspur zukünftig in den Vereinigten Staaten allein als daseinsberechtigt betrachtet werden, dank der Annahme der scharfen Krümmungen und der Verwendung von Fahrbetriebsmitteln, die trotz ihres Umfangs biegsam genug sind, um diese Krümmungen leicht zu durchlaufen.

Erie-Eisenbahn.

Die Erie-Eisenbahn erzielte in dem am 30. Juni 1891 beendeten Betriebsjahre eine Einnahme von 30 090 000 D.; hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 20 244 000 D. und die Pacht für die gepachteten Linien 2 587 000 D., so dass eine Reineinnahme von 7 259 000 D. verblieb. Nach Hinzutritt verschiedener Einnahmen in Höhe von 1 040 000 D. ergibt sich eine Reineinnahme von 8 299 000 D., von der nach Bestreitung aller Lasten 1 005 378 D. gegen 860 254 D. im Vorjahre zur Verfügung der Antheilhaber verblieben.

Kundgebung gegen Tarifermässigungen.

Die Eisenbahnbediensteten des Staates Texas haben in einer Bittschrift an die staatlichen Eisenbahnkommissare gegen die übertriebenen Tarifermässigungen der Eisenbahngesellschaften mit der Begründung Verwahrung eingelegt, dass solche Tarifermässigungen stets die Herabsetzung der Beamtengehälter im Gefolge hätten.

Die Einwirkung des Bundesverkehrs-Gesetzes auf die Eisenbahnwerthe.

Vor dem Verein Amerikanischer Bankiers hielt kürzlich Herr Arthur T. Hadley einen Vortrag, indem er die seit Frühjahr 1890 eingetretene gedrückte Stimmung für Eisenbahnwerthe dem Bundesverkehrs-Gesetze und überhaupt der neueren Eisenbahn-Gesetzgebung zuschrieb. Als hauptsächlichsten Beweis führte der Vortragende namentlich an, dass die Werthe von 4 bedeutenden Eisenbahngesellschaften, deren Netze westlich von Chicago liegen, am 4. November 1890 im Kurse um 60 Millionen Dollar niedriger standen als am 4. April 1887,

trotzdem die Antheilscheine einer dieser Gesellschaften seit Juli 1890 um mehr als 25 Millionen Dollar im Kurse gestiegen sind. Als wirksamsten Schachzug gegen das Gesetz empfiehlt der Vortragende die völlige Einstellung des Eisenbahnbaues auf Gebieten, die einer solchen Gesetzgebung unterliegen und er betrachtet es als eine öffentliche Pflicht, jedes neue Eisenbahnunternehmen völlig zu entmuthigen.

Sollten (was wir übrigens bezweifeln) sich die Amerikanischen Bankiers der Ansicht des Herrn Hadley anschliessen, so würde unser an Ueberraschungen schon gewöhntes Zeitalter auch noch die eigenartige Erscheinung eines Ausstandes der Bankhäuser erleben.

Eröffnung des St. Clairtunnels.

Bis vor kurzem mussten die Eisenbahnzüge, die den Verkehr zwischen der Kanadischen Provinz Ontario und Chicago in den Vereinigten Staaten vermittelten, auf gewaltigen Fährbooten über den St. Clairfluss, der die Wasser des Oberen Sees in den Huronensee führt, geschafft werden; war an und für sich schon die starke Strömung stets eine Quelle der Gefahr, so wurde noch im Winter der Verkehr häufig durch Eis gehindert. Um diese Uebelstände zu beseitigen und um zugleich eine Abkürzung der bisherigen Strecke um 6 Meilen zu erzielen, liess die Kanadische Grand Trunk Eisenbahn einen Tunnel unter dem St. Clairflusse zwischen Point-Edward in Ontario und Port-Huron im Staate Michigan bohren, der am 19. September 1891 von dem Präsidenten ihres Verwaltungsrathes, Sir Henry Tyler, dem Verkehre übergeben worden ist. Der eigentliche Tunnel ist 6 026 Fuss, jedoch einschliesslich der ausgegrabenen Zugänge auf beiden Seiten 11 553 Fuss lang, hat 20 Fuss im Durchmesser, ist an den Wänden auf der ganzen Strecke mit zweizölligen Eisenplatten bedeckt und wird elektrisch beleuchtet.

Die Kanadischen Eisenbahnbediensteten.

In ganz Kanada entfielen im Jahre 1889 auf jede Meile Eisenbahn durchschnittlich 7,61 Bedienstete; davon wurden 3,98 im Zugdienst, 2,20 bei der Unterhaltung der Geleise und Baulichkeiten, 1,21 bei der Unterhaltung der Betriebsmittel und 0,22 bei der allgemeinen Verwaltung verwendet. Auf jeden Bediensteten entfielen 519 Personenzugmeilen mit 31 291 Personenmeilen, sowie 408 Güterzugmeilen mit 46 653 Tonnenmeilen und andererseits 1 366,80 D. Roheinnahmen, sowie 426,67 D. Reineinnahmen.

In den mittleren Staaten allein ist natürlich der Verkehr stärker und demnach auch die Beamtenzahl grösser, so dass durchschnittlich auf jede Meile 11,38 Bedienstete entfallen. Auf jeden Beamten kommen dort 335 Personenzugmeilen mit 15 766 Personenmeilen, sowie 496 Güterzugmeilen mit 110 544 Tonnenmeilen und andererseits 1 266,61 D. Roheinnahmen und 435 D. Reineinnahmen.

Mexikanisches Eisenbahnnetz.

Nach der am 16. September 1891 vom Präsidenten Porfirio Diaz an den Kongress gerichteten Eröffnungsbotschaft, sowie nach anderen Mittheilungen ist der Stand des Mexikanischen Eisenbahnnetzes folgender: Die Gesammtlänge beträgt mehr als 10 000 km. Die Monterey and Mexican Golf Eisenbahngesellschaft hat seit April 1891 die 76 km lange Reststrecke bis zum Hafen Tampico vollendet und am 22. September 1891 eröffnet, so dass nunmehr die Eisenbahnverbindung zwischen Tampico, dem Nordosten von Mexiko und den Vereinigten Staaten hergestellt ist. Diese Bahn ist übrigens noch insofern merkwürdig, als die Schienen auf Mahagonischwellen ruhen, während die Brücken aus weissem Marmor hergestellt sind; diese Stoffe sind nämlich an Ort und Stelle vorhanden, während der Bezug von minder kostbaren Stoffen aus der Ferne theuer zu stehen gekommen wäre. Die Interozeanische Bahn (Acapulco-Vera-Cruz) hat im September 1891 die Strecke Jalapa-Vera-Cruz vollendet und am 1. Oktober 1891 für den Personenverkehr eröffnet; die Gesellschaft beschäftigt sich nun mit den Nacharbeiten von Jalapa aus. Auf der Südbahn von Puebla nach Oaxaca und Tehuantepec sind die Bauarbeiten bis Huitza gediehen und werden in kurzem bis Oaxaca vollendet sein; der erste Personenzug hat am 1. September 1891 die bisher fertiggestellte 224 km lange Linie von Puebla bis Tecomavaca durchlaufen. Die Tehuantepec-Eisenbahngesellschaft hat bei der Regierung die Erlaubniss zur Fortsetzung einiger eingestellten Bauten beantragt. An die Linie von Escalon nach der Bergbaugegend der Sierra Mojada ist die letzte Hand gelegt worden. Der Bau der Eisenbahn von Torreon nach Durango ist am 16. September 1891 in Angriff genommen worden und soll im Laufe des Jahres 1892 beendet werden, so dass Durango alsdann mit den Vereinigten Staaten sowohl über Paso als auch über Eaglepass in Verbindung stehen wird. Die Vorarbeiten der Eisenbahn von Mexiko über Cuernavaca nach dem Stillen Meere sind beendet, so dass der Bau alsbald nach Beendigung der Regenzeit beginnen kann.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Für die Frage, ob bei einer Enteignung das enteignete Grundstück als Ackerland oder als Bauplatz anzusehen ist, kommt es auf den Zeitpunkt an, zu welchem der Entschädigungs-Feststellungsbeschluss der Verwaltungsbehörde zugestellt ist, auch wenn die Besitzabtretung des enteigneten Grundstücks bereits längere Zeit vorher stattgefunden hat. Der ehemalige Zweite Hilfssenat des Reichsgerichts hat in dem Band VII Seite 258 der „Entscheidungen“ abgedruckten Erkenntniss ausgeführt, dass die in § 21 des Enteignungsgesetzes vorgeschriebene Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Gegenstand der Enteignung, die Grösse und die Grenzen des abzutretenden Grundbesitzes die Wirkung habe, den Gegenstand der Enteignung für den konkreten Fall soweit festzustellen, dass es nur noch auf Ermittelung seines Werths in seinem damaligen Zustande ankomme. Der Zweite Civilsenat ist in einem zum Abdruck in den „Entscheidungen des Reichsgerichts, Band 27“ bestimmten Urtheil vom 17. März 1891 (Nr. 36/91) von der Entscheidung des Hilfssenats abgegangen und hat die Zustellung des die Entschädigung feststellenden Beschlusses der Regierung (§ 29 des Enteignungsgesetzes) als den für die Werthsermittelung maassgebenden Zeitpunkt bezeichnet.

Dieser neueren Entscheidung ist um so mehr beizutreten, als der Zweite Hilfssenat in der Begründung seines Erkenntnisses, anknüpfend an Entscheidungen des Preussischen Obertribunals, den von ihm als maassgebend erachteten Abschnitt nur durch Vergleichung mit den früheren Abschnitten des Verfahrens, ohne Rücksicht auf die späteren Abschnitte desselben, gefunden hat. Wie der Zweite Civilsenat mit Recht hervorhebt, hat die Feststellung der Entschädigung durch die Verwaltungsbehörde nach § 42 des Enteignungsgesetzes die Wirkung, dass von jenem Zeitpunkte ab der Unternehmer gebunden ist, der Eigenthümer nach seiner Wahl einen Anspruch auf Ersatz für die ihm durch das Enteignungsverfahren erwachsenen Nachtheile oder auf Zahlung der Entschädigung gegen Abtretung des Grundstücks hat, somit ein zweiseitiges obligatorisches Verhältniss zwischen den Betheiligten zustande gekommen ist. Erwägt man nun, dass auch beim freihändigen Kauf der Käufer von den Unterhandlungen, so lange der Vertrag nicht perfekt ist, zurücktreten kann, dass für seine Entschliessung die Preiswürdigkeit des zu kaufenden Gutes noch im Augenblick des Abschlusses der Regel nach von Einfluss ist, so erscheint es auch gesetzgeberisch richtig, bei der Enteignung den Werth nach dem Zeitpunkte der Perfektion des obligatorischen Verhältnisses zu bestimmen.

Im gegenwärtigen Falle hat die Verschiedenheit des Zeitpunktes, welche einerseits vom Kläger, andererseits von der Beklagten für maassgebend erachtet worden, ihren Grund nicht in der naturgemäss längeren Dauer des Enteignungsverfahrens, sondern darin, dass die Beklagte den Antrag auf Feststellung der Entschädigung nicht nur nach der Besitznahme des in Anspruch genommenen Grundstücks, sondern sogar erst mehrere Jahre nach Eröffnung des Betriebes der über dieses Grundstück gelegten Bahn gestellt hat. Die Frage, mit welchem Recht die Entziehung des Grundstücks vor der Entschädigung erfolgt ist, liegt, wie schon vorher gezeigt, ausserhalb des Rahmens des jetzigen Rechtsstreits, keinenfalls kann aber die Beklagte aus der Verzögerung des von ihr zu stellenden Antrages einen Einwand dagegen entnehmen, dass die Entschädigung nach der Zeit des von ihr in Lauf gesetzten Verfahrens bestimmt werde.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. Juni 1891 in Sachen Zapp u. Gen. w. Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft.)

---

v. O. **Schadensersatz wegen Fahrlässigkeit des Zugpersonals.** — § 25 Preussisches Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. — Thatbestand: Ein Landwirth liess seine Pferde Abends auf den Weideplatz bringen; sein Knecht hatte die Pforte an der Eingatterung nicht sorgfältig verschlossen, so dass die unbewacht gebliebenen Pferde demnächst aus derselben heraus und auf den Eisenbahndamm einer Sekundärbahn liefen; hier wurden sie von der Lokomotive eines vorüberfahrenden Eisenbahnzuges erfasst und getödtet. Auf Grund des § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 wurde der Eisenbahnfiskus auf die Klage des Landwirths zum Schadensersatz verurtheilt aus folgenden Gründen: „Für die Schuld seines Dienstknechtes hatte Kläger nicht aufzukommen, da die Verschlussvorrichtung an sich genügend war, so dass der Landwirth wegen Nichtanbringung eines besseren Verschlusses nicht im Verschulden war; zur Annahme eines besonderen Wächters für

die Pferde lag aber wegen der damit verbundenen hohen Kosten keine Veranlassung vor; ebensowenig kann sich der verklagte Eisenbahnfiskus auf einen unabwendbaren Zufall berufen, denn es war mondhelle Nacht und das Zugpersonal hätte die Pferde auf dem Eisenbahndamm so zeitig erblicken können, dass, wenn die Bremsvorrichtung normal funktionirte, der mit mässiger Geschwindigkeit fahrende Eisenbahnzug noch hätte zum Stehen gebracht und die Pferde verscheucht werden können, ohne dass dieselben überfahren wurden." (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Juli 1891; Pr. Verwalt.-Bl. Bd. XI, S. 596.)

Verschiedenes.

Stand des Telegraphen- und Fernsprechwesens im Deutschen Reiche.

Das gesammte Deutsche Telegraphennetz umfasste am 1. Juli v. J. 108536 km Linien mit 367438 km Leitungen und 18121 Betriebsstellen. Die Gesammtlänge der unterirdischen Kabel (mittelst welcher 243 Städte in Verbindung gesetzt werden) beträgt 6323 km mit 42908 km Leitungen. Die dem Reiche gehörigen Seekabel umfassen 3004 km Linie bei 7337 km Leitung. Erwähnenswerth ist, dass beim Betrieb der Telegraphenleitungen die Sammlerbatterien (Akkumulatoren) sich als vortheilhaft gegenüber der bisherigen Verwendung von (Kupfer)-Elementen herausgestellt haben, sowie dass bei den oberirdischen Leitungen die Mannesmann'schen Röhren (zu Stangen) in ausgedehnten Gebrauch genommen worden sind, zuerst beim Bau der 190 km langen Strecke Bagamoyo-Tanga von Deutsch-Ostafrika.

Was das Fernsprechwesen betrifft, so gibt es im Gebiete der Deutschen Reichs-Postverwaltung zur Zeit 275 Städte mit allgemeinen Fernsprechanlagen und mit 58500 Sprechstellen (gegen 223 Städte und 50700 Sprechstellen im Jahre zuvor). Berlin allein zählt 16300 Sprechstellen, d. i. mehr als die Zahl der Sprechstellen in ganz Frankreich zusammen genommen. Hamburg hat bereits 6200, Dresden 2400 und Leipzig 2250 Sprechstellen. Das Fernsprechnetz besitzt eine Ausdehnung von 9100 km Linie und 87000 km Leitung. Die Zahl der täglich insgesammt geführten Gespräche beläuft sich auf 640200, wovon auf Berlin allein 238870 Gespräche täglich, oder auf die einzelne Sprechstelle in Berlin 14,6 Gespräche entfallen. Dem Bedürfniss entsprechend haben die Sprechanlagen für den Fernverkehr eine erhebliche Erweiterung erfahren. 292 Anlagen mit 21000 km Leitungen verbinden verschiedene Stadt-Fernsprecheinrichtungen untereinander.

Die Ausstellung in Chicago

heisst offiziell „Columbian Exhibition of 1892". Diese „Ausstellung von 1892" findet thatsächlich erst im Jahre 1893 statt. Es ist Schuld der Amerikaner, wenn in die Sache etwas Verwirrung gekommen ist. Als der Gedanke der Veranstaltung einer Ausstellung in den Vereinigten Staaten zuerst auftauchte, lehnte er sich an die Säkularerinnerung der Entdeckung Amerikas im Jahre 1492. Der Termin ergab sich da ganz von selbst. Dann aber brach der Streit zwischen den um die Abhaltung der Ausstellung rivalisirenden Städten Newyork, Chicago, St. Louis so heftig aus, dass, als endlich nach jahrelangem Ringen Chicago den Sieg davontrug, die Möglichkeit verpasst war, noch bis 1892 fertig zu werden. Eine Verschiebung der Ausstellung von 1892 auf ein Jahr war nicht zu umgehen, aber den amtlichen Titel mit der ursprünglichen Jahreszahl hat sie behalten. Um aber wenigstens einigermaassen die Ausstellung von 1893 und die Entdeckung Amerikas in 1492 in Einklang zu bringen, wird am 12. Oktober d. J., dem Tage, an dem vor 400 Jahren Columbus zum ersten Male Amerikanisches Land auf San Salvador betrat, der Präsident und der Kongress der Vereinigten Staaten mit Abgeordneten aus allen Staaten und Städten die bis dahin kontraktmässig fertig zu stellende Haupthalle feierlich weihen. Es wird ein Fest werden, das mehrere Tage dauern soll. Dann aber wird die Halle wieder bis zum Mai 1893 geschlossen werden. bis zur wirklichen Eröffnung der Weltausstellung. Unter solchen Umständen ist es begreiflich und entschuldbar, wenn in Europa hier und da noch Irrthümer bezüglich des wirklichen Zeitpunktes der Chicagoer Ausstellung vorkommen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Personen - Haltestelle Niederdresselndorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rrh.) für den Güterverkehr. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Burbach und Haiger gelegene Personen - Haltestelle Niederdresselndorf für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

Der Frachtberechnung für Sendungen zwischen Niederdresselndorf einerseits und den übrigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, den Stationen der Oldenburgischen Staats- und Oberhessischen Eisenbahnen, sowie der am Rheinischen Nachbarverkehr betheiligten Privat- und ausserpreussischen Staatsbahnen andererseits werden bis zur Einführung entsprechender direkter Tarifsätze, je nachdem sich hierbei die billigste Fracht ergibt, entweder die Tarifentfernungen für Burbach zuzüglich 11 km oder diejenigen für Haiger zuzüglich 7 km zu Grunde gelegt.

Köln, den 5. Januar 1892. (51)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Beförderung von Mais Ungarischen und Rumänischen Ursprungs. Die Sätze des für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1892 gültigen, besonders ermässigten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Mais Ungarischen und Rumänischen Ursprungs, in Ladungen von 10000 kg von den Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg usw., finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche zunächst bis zu den Schlesisch - Oesterreichischen Uebergangsstationen abgefertigt sind und von dort mittelst neuer Frachtbriefe zur Weiterbeförderung gelangen, sofern bei der Neuaufgabe durch Vorlage des Original-Frachtbriefes von der ursprünglichen Versandstation die Herkunft der Sendungen aus Ungarn oder Rumänien nachgewiesen wird. Der letztere ist der Sendung beizufügen.

Breslau, den 6. Januar 1892. (52)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Januar 1892 gelangt zum **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Breitenheide, Hartmannsfeld und Jeseritz;
   sowie für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg: Lüchow, Stederdorf, Unseburg, Wolmirsleben und Wustrow.
2. Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Nachträge sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgaben unseres Direktionsbezirks zu beziehen. (53)

Bromberg, den 29. Dezember 1891.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Der in Nachtrag X zu Heft 2 des Verbands - Gütertarifs enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 18 (gewöhnliche Thonerde) für den Verkehr zwischen Tschernowitz und Schwarzenberg gilt auch ferner bis zur Ausgabe des neuen Tarifs.

Dresden, am 4. Januar 1892. (54)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. März lfd. J. kommt zum Ausnahmetarif Nr. I für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1891 der I. Nachtrag zur Einführung, welcher unter anderem theilweise Erhöhungen der Schnittfrachten (Schnitttafeln b) für die Stationen Assling, Mindelheim und Vilshofen enthält.

Mit sofortiger Wirksamkeit sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite des Tarifes	Bei der Station	Umschlagsroute	Serie	Schnittfracht unrichtig	Schnittfracht richtig
				Pfennig für 100 kg	
45	Grafing	Wien	II	144	134
50	Mindelheim	Passau	II	144	148

München, den 2. Januar 1892. (55)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 15. Januar 1892 ab wird die Station Krölpa - Ranis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit den um 2 ℳ für 10000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Oppurg in den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen.

Dresden, am 31. Dezember 1891. (56)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreide-, Mais- und Kleieverkehr von Ungarn und Rumänien nach Deutschen Stationen. Für Sendungen von Getreide, Mais und Kleie aus Ungarn, Galizien und von den Rumänischen Stationen der vormaligen Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn nach Sachsen und darüber hinaus wird der Unterschied zwischen den bestehenden direkten Tarifen und der sich bei Umexpedition an der Schlesisch-Oesterreichischen Grenze bei Mais auch in Görlitz oder Grossenhain etwa ergebenden billigeren Fracht im Reklamationswege erstattet, wenn diese Sendungen ohne Routenvorschrift aufgegeben und daher auf Grund der direkten Tarife abgefertigt worden sind. Die Anträge auf Frachterstattung sind mit den Original-Frachtbriefen zu belegen und bei der betreffenden Empfangsbahn anzubringen.

Dresden, den 30. Dezember 1891. (57)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. wird die Haltestelle Crummendorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 für rohe Steine des Binnen-Gütertarifs aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 5. Januar 1892. (58)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art Russischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1892 in Kraft:

Nach Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brody	234 ℳ
Podwoloczyska . .	254 „
Sokal	219,2 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody	229 ℳ
Podwoloczyska . .	249 „
Sokal	214,2 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody	265 ℳ
Podwoloczyska . .	285 „
Sokal	250,2 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Januar 1892. (59)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen und Reichenberg S. N. D. V. B. vom 20/3. 1889. Einführung eines Nachtrages III. Mit 15. Januar 1892 tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für die neue Versandstation Charlottenbrunn;
2. neue Frachtsätze nach Station Johanngeorgenstadt der Sächs. Staatsbahnen;
3. Kilometerzeiger.

Dieser Nachtrag ist bei der Königl. Eisenbahndirektion in Berlin und durch die gefertigte Direktion zu beziehen.

Wien, am 30. Dezember 1891. (60)
Die Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn u. K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages I zu dem Gütertarif der Westungarischen Lokalbahn.) Zu dem Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen stehenden Westungarischen Lokalbahn tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Linie Türje-Zala-Szt. Grót der Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen des Haupttarifes infolge der Eröffnung der Linie Türje-Zala-Szt. Grót, dann die Beschränkungen des Güterverkehres der Station Tuske-Szt. Péter enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich.

Budapest, im Monate Januar 1892.
Die Direktion. (61)
Nachdruck wird nicht honorirt.

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 13. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 ℳ: 24 65 127 268 357 490 657 924.

Littera B zu 2000 ℳ: 1025 1400 1448 1703 1790 1924 1958 1983 2154 2339 2412 2441.

Littera C zu 1000 ℳ: 2513 2582 2868 2926 2956 3008 3115 3186 3199 3476 3740 3773 3811 3838 3915 4072 4096 4099 4145 4256 4687 4690 4735 5318.

Littera D zu 500 ℳ: 6077 6179 6285 6530 6948 7223 7301 7334 7394 7472 7503 7558 7559 7641 7764 7831 8067 8146 8199 8464 8516 8518 8585 8704 8861 8913 9016 9060 9090 9352 9409 9551 9652 9791 9957 10033 10037 10138 10235 10261 10299 10418 10808 10810 11097 11156 11236 11257 11376 11457.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie II Nr. 14 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 10. Ausloosung (3. Janr. 1889):
Littr. D Nr. 5972.
b) von der 11. Ausloosung (3. Janr. 1890):
Littr. A Nr. 579.
„ D „ 5709 8165.
c) von der 12. Ausloosung (3. Janr. 1891):
Littr. B Nr. 1399 1750.
„ C „ 3007.
„ D „ 7427 7442 7924 8971.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Kupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 5. Januar 1892. (62)
Die Direktion.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Für den Verkauf von alten Stahl- und Eisenschienen, Hartguss-Herzstücken, Weichenzungen von Stahl und Eisen, altem Schmiedeeisen, Zink- und Kupferniederschlag ist Termin auf

Sonnabend, den 16. Januar 1892, Vormittags 11 Uhr,

im hiesigen Amtsgebäude, Franckestrasse 1 angesetzt.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungsamtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verkaufsbedingungen können in unserem Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 30 ₰ von demselben bezogen werden.

Gebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Gebot auf Ankauf von Altmaterialien"
bis zum obigen Termine einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a S., den 30. Dezember 1891. (63)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Neunzehnte Bearbeitung pro 1892.

Heusinger von Waldegg's

Eisenbahn-Techniker-Kalender.

Als Brieftasche eleg. gebunden nebst geheftetem Theil
Preis Mk. 4.—

Das Taschenbuch bietet dem **Eisenbahntechniker** wie dem **Fabrikanten** gedrängt, aber übersichtlich und vollständig Tabellen, Formeln, Resultate und Preise aus der speziellen Eisenbahntechnik für den täglichen Gebrauch, gleichsam **eine ganze eisenbahntechnische Handelsbibliothek im engsten Rahmen.**

J. F. Bergmann, Verlagsbuchhandlung, **Wiesbaden.**

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Friedrich's Taschen-Atlas der Eisenbahnen Europa's, bei.

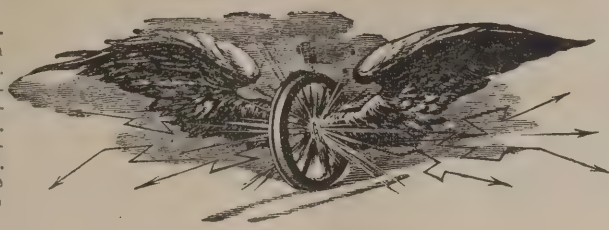
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 4.

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 8, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 8 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Januar 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zum Markensystem im Personenverkehr.
Der Rücktritt des Freiherrn von Czedik.
Vereins-Mittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Landtagsvorlagen.
Tertiärbahnen.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Kreis Oldenburger Eisenbahn.
Oberhessische Eisenbahnen.
Marienburg-Mlawkaer Eisenb.
Ostpreussische Südbahn.
Werrabahn.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Theil I: Betriebsreglement.
Neue Preussisch-Belgische Eisenbahnverbindung.
Arbeiterausschüsse.
Ausnahmetarif für Mais.
Augsburger Strassenbahn.
Königsberger Pferde-Eisenbahn.
Aus Bayern:
Neue Eisenbahngesetze.
Englische und Amerikanische Bahnen. (Schluss.)
Aus Südamerika:
Argentinien. Uruguay.
Erkenntniss des Landgerichts in Leipzig v. 11/11. 91.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum Markensystem im Personenverkehr.

Seitdem in Nr. 48 S. 475 d. Ztg. vom 24/6. 91 und in Nr. 36 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ vom 6/9. 91 ein Vorschlag zur Vereinfachung des Fahrkartenwesens im Personenverkehr von mir behandelt und danach in vielen anderen Zeitungen besprochen worden ist, dahin gehend: „Der Reisende schreibt auf die zweckentsprechend eingerichteten Blätter eines eisenbahnseitig zu liefernden Fahrheftes seine Fahrkarte selbst aus und begleicht das Fahrgeld mittelst aufzuklebender Marken“, sind mir neben sehr zahlreichen Sympathiekundgebungen doch auch gegen die praktische Durchführbarkeit des Systems gerichtete Bedenken] ausgesprochen worden, die zu widerlegen Zweck dieser Zeilen ist.

Ich fasse zuvor nochmals das Wesentliche der Idee kurz zusammen: Der Verkauf der Fahrhefte, der Kilometerzeiger und Marken soll vorzugsweise, gegen angemessene Provision, Privatverkaufsstellen zu übertragen sein, welchen auch die Pflicht obliegt, auf Wunsch und gegen eine Extragebühr von 3—5 ₰ pro Blatt Fahrbillets zu schreiben und zu markiren. Der Preis eines Fahrheftes in einfachem Etui dürfte vielleicht auf 10 ₰, der eines Kilometerzeigers, je nach Umfang und Form, aufs billigste festzustellen sein. Fahrhefte, Kilometerzeiger und Marken sind zwar auch an den Eisenbahnschaltern, ja im Fall der Eile selbst beim Zugführer, doch um einen höheren Preis als bei den Privatstellen, käuflich.

Der in Taschenformat auszugebende Kilometerzeiger enthält für kleinere Bahnen die Entfernung jeder Station nach jeder des inneren Verkehrs, vielleicht auch die Kilometerzahl (auf 5 abgerundet) von den Endpunkten nach den bedeutendsten Knotenpunkten der Nachbarbahnen, für grössere Bahnbereiche dagegen nur die Entfernung jeder Station nach den nächstgelegenen Hauptknotenpunkten und den zwischen ihnen gelegenen Stationen. Eine Orientirungskarte über die Eisenbahnen Deutschlands ist jedem in Heftform ausgegebenen Kilometerzeiger beigefügt. Die Kilometertafel der einzelnen Station ist an den Markenverkaufsstellen, sowie auf dem Bahnsteig und in den Wartesälen leicht sichtbar und gross gedruckt angebracht, wird auch in Separatausgaben, als Beilage zu Zeitungen, so gut wie der Fahrplan, in keinem Gastzimmer und in keinem Haushalt fehlen.

Die Marke, roth für I. Kl., gelb für II. Kl., grün für

III. Kl., weiss für IV. Kl. oder für Militär in III. Kl., grau für Zuschlag bei Benutzung von Schnellzügen, trägt am Kopf die Bahnbezeichnung, darunter den Kilometerwerth, fett gedruckt, hierunter in kleineren Ziffern den Preis; sie lautet über 5, 20, 50 und 200 km (letztere mit 25 % Ermässigung zur Begünstigung des Fernverkehrs). Der Fahrpreis ist zu 6 ₰ in I, 4 ₰ in II., 2½ ₰ in III., 1½ ₰ in IV. (Militär in III.) Kl., 1 ₰ Zuschlag für Schnellzüge angenommen, gegen 8, 6, 4 ₰ in I., II., III. Kl. jetzt. Eine wesentliche Preisherabsetzung würde dies mit Rücksicht auf den Wegfall der Rückfahrt- und Rundreise- usw. Karten allerdings nicht bedeuten, daher vielleicht auch ein niedrigerer Einheitssatz möchte zuzugestehen sein.

Das Fahrheft ist zu 20 bis 30 Reisen in beliebiger Wagenklasse zu verwenden. Der Reisende schreibt auf dessen der Reihe nach zu benutzende Blätter mit Tinte oder Tintenstift (Anilinstift, den schon jetzt fast jeder Reisende bei sich trägt) Wagenklasse, Abfahrts- und Zielstation, Kilometerzahl und den Tag der Abfahrt und klebt sodann auf die um den Rand gruppirten Markenfelder die die Kilometerzahl erfüllenden Marken.

Der Schaffner prüft, ob deren Kilometerwerth der eingeschriebenen Kilometerzahl entspricht und kupirt sogleich die Marken. Dieses Geschäft nimmt weniger Zeit in Anspruch als das Zurechtfinden in der grossen Zahl jetziger Billetsorten. Auf der vorletzten Station der eingeschriebenen Strecke entwerthet der Schaffner das Blatt durch Abreissen der perforirten unteren Ecke links.

Die Richtigkeit der eingeschriebenen Kilometerzahl zu prüfen, ist zwar Befugniss, aber nicht Pflicht des Schaffners, sondern der gelegentlichen Zugrevision. Doch werden auffallende Verstösse auch vom Schaffner sogleich bemerkt werden.

Die Gepäckabfertigung erfolgt nach allen Stationen des Innen- sowie nach den häufiger bereisten Stationen des Aussenverkehrs, ohne Vorweis des Fahrheftes, doch unter Wegfall des Freigewichtes, direkt zum Satze von etwa ½ oder ⅓ ₰ für je 10 kg und 10 km.

Beim Uebertritt in andere Bahnbereiche sind deren Marken zum Einkleben in dasselbe Heft zu verwenden, daher Abrechnungen des Personenverkehres zwischen den Verwaltungen wegfällig oder auf wenige etwa noch beizubehaltende Billets beschränkt.

An Stelle der grossen Zahl von Billetarten mit ihren Hunderttausenden verschiedener Drucksätze würde also bei konsequenter Durchführung des Markensystems ein einziges Fahrblatt treten. Welche Arbeits- und Kostenersparniss dies für die Eisenbahnen bedeuten würde, leuchtet jedem Fachmann ein.

Das reisende Publikum ist weniger bei der Sache interessirt, ihm ist es gleichgültig, welche Mühe die Handhabung des gegenwärtigen Billetapparates verursacht, es will nur billiger fahren und möglichst vom Schalterdrangsal befreit sein.

Diesem letzteren Wunsch wäre auch durch Einrichtung von Hiltsschaltern und Vorverkaufsstellen zu willfahren. Durch sie aber würde die Verwaltungsarbeit nur noch erschwert, während das von mir vorgeschlagene System unleugbar grosse Entlastung bringt.

Die mir bekannt gewordenen Einwendungen gegen das von mir konstruirte Fahrheft lauten nun:

1. Eine grosse Zahl von Reisenden wird ausserstande sein, ihr Fahrblatt in oben angegebener Weise handschriftlich richtig auszufüllen und zu markiren.

Ich sage: Wer es nicht kann, wird es, wenn er nur seinen Vortheil dabei sieht, lernen, und wer auch zum Lernen zu schwach ist, wird entweder die Beihilfe Anderer suchen: dem Beschränkten wird des Klügeren, dem Kinde wird des Erwachsenen, dem Landmann des Schulzen, dem Soldaten des Unteroffiziers Rath und Handreichung gern zur Seite stehen, oder er wird das kleine Opfer von 3—5 ₰ bringen, sein Fahrblatt im Markenverschleiss oder erst am Bahnschalter schreiben zu lassen; an letzterem ist jedoch die Markirung theurer, daher der bahnseitige Dienst nur selten in Anspruch genommen werden wird.

2. Vor den Kilometertafeln auf den Bahnsteigen wird ein Gedränge von Reisenden entstehen, welche erst dort ihre Fahrblätter in Ordnung bringen.

Ich behaupte: Es werden nur Ausnahmen sein, dass Reisende, besonders schwerfällige — denn diese sind am ängstlichsten — erst auf dem Bahnhofe an Ausfertigung ihrer Fahrblätter denken, die sie doch vorher zu ganz ihnen beliebiger Zeit in Ordnung bringen können. Es braucht aber selbst ein Reisender, der weder daheim noch auf dem Bahnhofe Zeit für Ordnung seines Fahrblattes finden sollte, deshalb von der Fahrt nicht ausgeschlossen zu werden; er fährt in diesem Fall eben ohne Billet mit, wie jetzt auch, und zahlt dafür eine Extragebühr, wie dies z. Z. der Fall, nur in der humaneren Weise, dass er nicht, wie jetzt manchmal, gleich einem Uebelthäter zum Schalter der nächsten Station eskortirt wird, sondern dass er vom Oberschaffner, der in einem passenden Behältniss für solche Ausnahmefälle einen mässigen Markenbestand führt, um etwa 1 ₰ pro Kilometer theurere Marken löst, die sogleich kupirt werden.

Mit dem daheim oder im Markenverschleiss vollzogenen Billet in der Hand geht sichs jedenfalls ruhiger zur Bahn als gegenwärtig, da der Reisende vor oft spät geöffnetem und dicht besetztem Schalter, meist in einer gelinden Aufregung, erst kurz vor Ankunft des Zuges seine Fahrkarte lösen, hierdurch sich auch erst das Recht auf Beförderung seines Reisegepäcks erkämpfen muss, während die Gepäckabfertigung nach meinem Vorschlage unabhängig vom Besitz einer Fahrkarte, daher zu schicklicher Zeit vorher erfolgen kann.

3. Es werden allzu viel Betrügereien versucht werden.

Solche werden allerdings nicht ganz ausbleiben, denn eine streng durchzuführende Kontrole würde allzu viel Zeit beanspruchen, es würden vielmehr nur „Stichproben“ auf die Redlichkeit der Passagiere möglich sein. Indess wird die Zahl der versuchten Betrugsfälle nicht so gross sein, dass um ihrer willen eine zeitgemässe Reform zu beanstanden wäre. Allzu grosse Aengstlichkeit hemmt die freie Entwickelung eines so grossen, dem öffentlichen Interesse dienenden Institutes wie die Eisenbahn ist. Es werden im Vergleich zu der Gesammtzahl der Reisenden immer nur sehr wenige sein, die sich überhaupt mit dem Gedanken einer Defraudation beschäftigen, noch wenigere, die sich durch wirklich versuchten Betrug der Gefahr des Schimpfes und strenger Bestrafung aussetzen mögen.

4. Bei Uebergang in andere Bahngebiete wird es für den Reisenden, besonders bei kurzem Aufenthalt, schwierig sein, die Kilometerzahl der nächst zu befahrenden Strecke einzusehen und Marken für dieselbe zu erhalten.

Die Kilometerzeiger der Nachbarbahnen sind in jedem Markenverschleiss der Heimathstation einzusehen, auch, nebst Marken der Nachbarbahnen, käuflich daselbst zu haben. Wenn nicht, schreibt der Reisende wenigstens sein Fahrblatt für die Strecke der nächsten Bahn, ergänzt und markirt es auf dem Uebergangsbahnhof (Privat-Verkaufsstelle oder Eisenbahnschalter), oder er besteigt, falls die Zeit zu kurz, den anschliessenden Zug mit unmarkirtem Billet; die Nachlösung der Marken geschieht dann durch Vermittelung des Schaffners resp. Oberschaffners im Zuge.

5. Es wird bei Einführung des Markensystems, bevor das Bahnpersonal und das reisende Publikum eingewöhnt sind, grosse Verwirrungen geben.

Bei einem unvermittelten Sprung aus dem gegenwärtigen in das Markensystem hinein ganz gewiss. Wer aber mag auch

an einen solchen denken! Meine Meinung ist, dass auf einer nicht allzu kleinen Privatbahn mit lebhaftem Personenverkehr oder auf einer einzelnen Linie eines grösseren Staatsbahnbereiches zunächst ein Versuch mit dem wenig Einführungskosten verursachenden System in der Weise gemacht werde, dass während der Versuchszeit lediglich der Verkauf der Rückfahrtkarten sistirt wird, dass es also dem Reisenden freigestellt bleibt, seine Fahrkarte selbst zu schreiben und durch Vermittelung der Privat-Verkaufsstellen vortheilhaft zu markiren, oder ein Edmonson'sches Billet um höheren Preis am Eisenbahnschalter zu lösen. Die Erfahrung wird dann, glaube ich, bald lehren, dass das Markensystem, zunächst im Rahmen des Binnenverkehrs, sich bewährt. Von hier aus lässt sich weiter bauen. Es brauchte also auf diese Weise vom alten Gebäude kein Ziegel gehoben zu werden, bevor sich das neue als brauchbar erwiesen hat.

Aber sollte auch — gegen meine Ueberzeugung — das von mir empfohlene System wirklich nicht in seiner ganzen Konsequenz durchführbar sein, so sehe ich kein Bedenken darin, zwei Systeme, zur fakultativen Benutzung, neben einander bestehen zu lassen, bei der wesentlichen Einschränkung, welche die Benutzung des älteren erfahren würde! Man behalte dann vorläufig das Edmonson'sche Billet für den direkten Verkehr zwischen Stationen verschiedener Verwaltungen, und überlasse es dem Belieben des Publikums, ob es diese direkten (theureren) Billets am Eisenbahnschalter lösen oder unter Benutzung des selbst zu markirenden Fahrheftes sich um billigeren Preis von Bahn zu Bahn forthelfen will. Es wäre auch zu überlegen, ob nicht für den Verkehr zwischen besonders lebhaft bereisten Stationen statt der Hefte Einzelblätter vorzudrucken und im Markenverschleiss dann blos mit Datum und Marken zu versehen wären.

Die Arbeiterbillets würden vielleicht durchaus, wie sie sind, beizubehalten sein.

Selbst bei also beschränktem Gebrauch der Markenkarte würde sich die Zahl der zu druckenden und dienstlich so umständlich zu behandelnden Billetsorten um unzählige Hunderttausende vermindern, und es würde die von den Verwaltungen erstrebte Vereinfachung des Fahrkartenapparates mit wenig Mühe und Kosten um einen guten Schritt gefördert sein.

Meiningen, den 3. Januar 1892. F. Blanc.

Der Rücktritt des Freiherrn von Czedik.*)

Die „Wiener Zeitung" meldet im amtlichen Theile vom 9. Januar d. J.:

„Se. K. und K. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Januar d. J. dem Präsidenten der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und Sektionschef extra statum des Handelsministeriums, Geheimen Rathe Alois Freiherrn Czedik von Bründlsberg, anlässlich der erbetenen Uebernahme in den bleibenden Ruhestand in Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienste das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens Allergnädigst zu verleihen geruht."

Freiherr v. Czedik, der Präsident der Oesterreichischen Staatsbahnen, scheidet somit von der Leitung dieses wichtigen Verwaltungszweiges und zieht sich nach einem Leben voll Kampf und Arbeit zur Ruhe zurück. Familienverhältnisse haben in Baron v. Czedik den schon lange vorbereiteten Entschluss zur Reife gebracht, eine Stellung aufzugeben, welcher er im buchstäblichen Sinne zehn Jahre seines Lebens geopfert hat. Baron v. Czedik war durch seine übermenschliche Thätigkeit Zeit seines Lebens der Familie fast vollends entrückt, er gibt endlich dem Drängen der Familie nach und tritt zurück, um sich „procul negotiis" der Familie widmen zu können.

Man konnte sich mit dem Gedanken nicht zurechtfinden, dass Baron v. Czedik, die verkörperte Thätigkeit, im Vollbesitze der Kräfte aus dem Amte scheidet, und war versucht, nach anderen Gründen zu forschen, die ihn zum Rücktritt bestimmt haben mochten. So wurde erzählt, dass Reibungen ernsterer Natur mit Persönlichkeiten des Handelsamtes ihm die Stellung verleidet hatten. Wir glauben nicht an dieses Gerücht. Baron v. Czedik, im Kampfe durchs Leben wie selten ein anderer gestählt, ist durchaus nicht der Mann, der sich durch persönliche Widerwärtigkeiten zum Rücktritt bestimmen lässt. Noch weniger können wir der anderen Version Glauben schenken, nach welcher Baron v. Czedik nur deshalb zurückgetreten sein soll, um seinem Nachfolger Platz zu machen. Wir halten es für gänzlich ausgeschlossen, dass er, der sich um die Bildung und Organisation des Staatsbahnnetzes unvergängliche Verdienste erworben hat, anders als aus eigenem Antriebe aus dem Amte scheidet.

Mit v. Czedik zieht sich ein Mann vom Schauplatz des öffentlichen Wirkens zurück, bei dem sich Begabung, Arbeitskraft, Energie, Selbstlosigkeit und Herzensgüte zu einem glänzenden Gesammtbilde vereinigen.

Seine Begabung war denkbar universell. Er fand sich, wie sein Lebenslauf beweist, in den heterogensten Dingen zurecht; jeder Stellung, in der er wirkte, prägte er das Merkmal seiner Individualität auf; in allem, was er unternahm, bekundete er einen grossen idealen Zug.

Ein Feind jeder Halbheit, widmete er sich dem, was er begonnen, stets voll und ganz.

Mit eiserner Willenskraft und unermüdlicher Ausdauer verfolgte er das Ziel, das er sich einmal gesteckt hatte, und lag in der Beharrlichkeit zum guten Theil das Geheimniss der Erfolge, an denen das Leben Baron v. Czedik's so reich ist.

Als Neuling im Eisenbahnwesen übernahm er 1873 unter den schwierigsten Verhältnissen die Leitung der Kaiserin Elisabethbahn. Er war in kürzester Zeit mit dem komplizirten Mechanismus des Eisenbahnbetriebes vollständig vertraut, er organisirte alsbald die Verwaltung, er löste mit sicherer Hand zahlreiche pendente Angelegenheiten, er führte unter anderem vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe einen Prozess gegen das Handelsministerium in einer das Interesse des Bahnunternehmens ausserordentlich tief berührenden Garantieangelegenheit (Pauschalirung des Materialvorrathskontos); er plaidirte selbst vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe in der glänzendsten Weise und — gewann den Prozess. Er unternahm die Austragung des Streites mit den Prioritäten, leitete den bekannten Präjudizialprozess gegen dieselben ein, und führte schliesslich die Prioritätenkonvertirung durch; hierbei sagte er sich von den Geldinstituten los, welche für die Durchführung der Konversion eine sehr hohe Provision verlangt hatten, und führte die Konvertirung in eigener Regie aus, ein Wagniss, welches glänzend gelang und der Gesellschaft eine Auslage von fast einer Million Gulden ersparte. Ein Kapital, welches die Verwaltung dem Baron v. Czedik aus diesem Anlass als Ehrengeschenk anbot, wies er in seltener Uneigennützigkeit zurück.

Als die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich in Angriff genommen wurde, wendete sich die Aufmerksamkeit der Regierung bei der durch das Sequestrationsgesetz vorgezeichneten Richtung der Eisenbahnverstaatlichung in erster Linie jener Unternehmung zu, an deren Spitze v. Czedik stand. Baron v. Czedik war dazu ersehen, die Unterhandlungen mit der Regierung wegen Verkaufes der Kaiserin Elisabethbahn zu führen und ging diese unter Bedingungen, welche für letztere sehr vortheilhaft waren, mit 1. Januar 1881 an den Staat über; Baron v. Czedik wurde vom Handelsminister Freiherrn v. Pino an die Spitze der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb gestellt und 1884 zum Präsidenten der Generaldirektion der Staatsbahnen ernannt. Eine Bahn nach der andern wurde unter v. Czedik's Mitwirkung dem Staatsbahnnetze eingegliedert, welches sich seither von 800 km allmählich auf 8000 km erweitert hat. Mit dem Anwachsen des Staatsbahnnetzes wuchs die Arbeitslast, welche dem Leiter desselben zugemuthet wurde, in einem Maasse, dass es wohl nur der Arbeitskraft v. Czedik's gelingen konnte, diese Last zu bewältigen.

Wie v. Czedik in der Stellung, aus der er nun scheidet, die allgemeinen Verkehrsinteressen durch die Reform der Tarife gefördert hat, dies ist beim Bekanntwerden seines bevorstehenden Rücktrittes mit seltener Einmüthigkeit publizistisch gewürdigt worden. Und doch würde man hiermit allein seinen Verdiensten nicht gerecht werden. Auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens bemerkt man die Erfolge seines Schaffens, die Früchte des Fortschrittes, den er so mächtig gefördert hat.

In baulicher Beziehung seien zunächst die grossartigen Bauten erwähnt, die über seine Anregung entstanden sind; wir nennen die Umgestaltung des West- und Franz Josef-Bahnhofes in Wien, den Bau des Bahnhofes St. Pölten, des Frachtenbahnhofes, der Centralwerkstätte und des Donauumschlages in

*) Aus der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie".

Linz, der grossen Hotelanlage in Zell am See usw. Der Oesterreichische Hafen in Bregenz ist sein Werk; er ist es, dem die Einführung der Oesterreichischen Flagge auf dem Bodensee zu verdanken ist.

Auch in Bezug auf Sicherheitsanlagen hatten die Staatsbahnen unter dem Einfluss v. Czedik's eine führende Rolle; er war es insbesondere, der zuerst in Oesterreich behufs Vermeidung von Geleisüberschreitungen in zahlreichen Stationen Ueberbrückungen über den Bahnkörper herstellen liess, der Blockeinrichtungen, Stellwerke und sonstige Sicherheitsvorkehrungen (durchgehende Bremsen usw.) in grösserem Maassstabe einführte.

Er förderte jede Verbesserung auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues. Ihm ist vor allem die allgemeine Einführung der Amerikanischen Wagen im Lokalverkehr und der Gangwagen im Durchzugsverkehr, dann die Einführung der Gasbeleuchtung zu danken, und erst in neuester Zeit ist über seine Anregung von den Oesterreichischen Eisenbahnen ein Kaiserzug gebaut worden, bei welchem elektrische Beleuchtung eingeführt ist und auch sonst die neuesten Fortschritte verwirklicht sind.

Er hat es verstanden, den Nah- und Fernverkehr, auch abgesehen von der Tarifherabsetzung, mächtig zu beleben; er sorgte bezüglich des Fernverkehres für Herstellung günstiger Zugverbindungen und Zuganschlüsse, insbesondere nach dem Auslande, und zwang hierdurch auch die in Konkurrenz stehenden Privatbahnen zur Verbesserung des Zugverkehres.

Zur Hebung des Lokalverkehres förderte er den Bau von Lokalbahnen, sowie die Einrichtung von Haltestellen und die Einführung von Sekundär- (Omnibus-) Zügen.

Der Wiener Lokalverkehr erfreute sich seiner ganz besonderen Fürsorge; die grossartige Entwickelung, die derselbe auf den Staatsbahnstrecken gewonnen hat, ist bekannt. Er war es auch, auf dessen Anregung die Kurve von Hütteldorf nach St. Veit gebaut und der Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn eingeführt wurde.

Zur Hebung des Frachtenverkehres begünstigte er die Anlage von Fabriketablissements längs der Staatsbahnstrecken und die Errichtung von Industriegeleisen.

Auch die Eisenbahnwissenschaft fand in ihm eine mächtige Stütze; ihm ist insbesondere die Fortentwickelung der vom Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten errichteten Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte zu danken, sowie er die Herausgabe fachwissenschaftlicher Werke in ganz ausserordentlicher Weise unterstützte.

Der rastlosen Thätigkeit, welche v. Czedik im Interesse des von ihm geleiteten Bahnnetzes entfaltete, reiht sich würdig die unermüdliche Fürsorge für das Eisenbahnpersonal an. Es würde zu weit führen, wollte man nun aufzählen, was v. Czedik in dieser Richtung geleistet hat. Er schuf eine Dienstpragmatik, er verbesserte die Lage der unteren Bediensteten, vor allem jene der Wächter und des Zug- (Maschinen-) Personales in ausserordentlicher Weise. Er regelte die Löhne, Gehalte, erhöhte die Nebenbezüge, Stundengelder und führte Nachtdienstzulagen für das Stationspersonal ein. Er gründete (bereits bei der Kaiserin Elisabethbahn) einen Pensionsfonds für Diener und Arbeiter, und eine Unfall-Versicherungskasse, errichtete aus seinen eigenen Mitteln eine Heirathsausstattungs-Stiftung für Töchter von Beamten; er gründete einen Schulfondsverein, einen Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonie-Verein, Uniformirungskassen, Lebensmittelmagazine usw. Er sorgte dafür, dass aus gewissen Einnahmen (Almanach, Neujahrsenthebungsgelder usw.) bedürftige Wittwen und Waisen unterstützt werden und bot Wittwen und Töchtern der Bediensteten in grösserer Zahl Verwendung im Eisenbahndienste.

In dem Verkehr mit seinen Untergebenen war v. Czedik von seltener Bescheidenheit und Leutseligkeit; jeder Bedienstete, und mochte es der ärmste Wächter sein, hatte ungehindert Zutritt zu ihm; jeder konnte ihm seine Anliegen und Wünsche vorbringen; jeden empfing er in der ihm eigenen herzgewinnenden Weise. Er sorgte für jeden seiner Untergebenen, soweit es nur in seiner Macht lag. Er half, wo er konnte.

Mit v. Czedik's Rücktritt von der Leitung der Staatsbahnen verlieren die Bediensteten einen warmen Freund, einen väterlichen Berather, und herrscht deshalb in diesem Augenblicke aufrichtige Trauer in allen Theilen des Staatsbahnnetzes. Tausende und aber Tausende, welche dem grossen Körper der Staatsbahnen angehören, vereinigen sich in dem Gefühle der Dankbarkeit gegen den abtretenden Präsidenten und in dem Wunsche, dass der Nachfolger dem Vorgänger gleichen möge.

Das am 9. d. Mts. ausgegebene „Verordnungsblatt der K. K. Staatsbahnen" enthält nachstehendes Cirkular des Sektionschefs Freiherrn v. Czedik:

„Seine K. und K. Apostolische Majestät haben mich über mein Ansuchen von der Stelle des Präsidenten der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Allergnädigst zu entheben und mich in den dauernden Ruhestand zu versetzen geruht.

Mit dem heutigen Tage verlasse ich hiermit den seit 1. Januar 1882 innegehabten Posten eines Vorstandes des Oesterreichischen Staatseisenbahn-Betriebes.

Ich folge nur dem innersten Drange meines Herzens, wenn ich beim Scheiden aus diesem Amte den Herren Abtheilungsvorständen, welche mir in der Leitung der Geschäfte zunächst zur Seite gestanden sind, dann aber auch sämmtlichen anderen Herren Beamten und sonstigen Bediensteten den aufrichtigsten und wärmsten Dank für die kräftige Unterstützung ausspreche, welche sie mir hierbei unter den schwierigsten Umständen haben zu theil werden lassen.

Ich muss sämmtlichen Organen das Zeugniss ausstellen, dass sie die uns durch die Umstände auferlegte Pflicht mit dem Aufgebote aller Kräfte erfüllt haben. Nur durch diese aufopfernden Anstrengungen war es möglich, das Staatsbahnnetz innerhalb 10 Jahren zu dem gegenwärtigen Umfange der absolut grössten Eisenbahndirektion auszugestalten. Nicht selten war den Organen neu hinzugekommener Eisenbahnen bei ihrer Einfügung in den Organismus der Staatsbahnen, trotz aller Wahrung materieller Rechte, die schmerzlichste Resignation hinsichtlich ihrer persönlichen Stellung bei der Generaldirektion zugemuthet. Durch die seltene Hingebung an den uns gemeinschaftlich anvertrauten Dienst, für welche ich allen, insbesondere aber diesen Organen nicht genug danken kann, war es möglich, trotz der fortwährenden, unsere Aktion immer wieder unterbrechenden Aenderung des Wirkungskreises, die Einheit nach aussen, sowie die Einigkeit unter uns zu bewahren. Gewiss, der Oesterreichische Beamtenstand hat jederzeit Beweise seiner Treue und Uneigennützigkeit gegeben; eine so harte Probe aber ist wohl noch selten einem Beamtenkörper auferlegt worden, wie sie den Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahnen durch den konstanten Wechsel der Verhältnisse zugedacht war, und wie sie dieselbe in nicht genug anzuerkennender Selbstverleugnung bestanden haben. Nur auf diesem Wege war es möglich, die uns gestellte Aufgabe so zu lösen, dass die hohen Behörden, sowie die öffentliche Meinung unsere Bestrebungen billigen und anerkennen.

Wenn ich in dem Cirkulare vom 1. Juli 1882 die Bediensteten im Sinne dieser Aufgabe aufforderte zu zeigen, dass der Staatsbetrieb nicht hinter den Privatbahnen zurückbleiben „muss", sowie dass „unser ganzes Denken und Trachten nur dahin gerichtet sein soll, den Wettkampf mit den bestgeleiteten Eisenbahnen mit Ehren zu bestehen", so glaube ich wohl ohne Selbsttäuschung nach Verlauf der ersten zehn und jedenfalls schwierigsten Jahre sagen zu können, es ist uns gelungen, unser geliebtes Vaterland an den Gedanken zu gewöhnen, dass das in Nachbarländern durchgeführte Staatsbahnsystem auch bei uns möglich ist, ohne dass dabei die dermalen in jedem Staate an das Eisenbahnwesen gestellten militärischen Anforderungen verkürzt werden, und ohne dass weiter darunter die öffentliche Sicherheit, sowie der dringend nöthige Fortschritt in der noch lange nicht genug ausgebildeten Eisenbahntechnik leiden müsste, und endlich, ohne dass die Eisenbahnen aufhören, das leicht bewegliche Instrument zu sein, das sie für den Handel und für die Industrie in erster Linie abzugeben haben.

Nur auf diesem Wege der Einheit nach aussen und Einigkeit unter uns war es möglich, den anderen Theil unserer Aufgabe ebenso zu lösen, den ich in dem Cirkular vom 1. Juli 1882 dahin bezeichnete, „dass wir zu beweisen haben, dass der Staatsbetrieb ebenso ökonomisch arbeiten kann, als die Privatbahnen". Es ist richtig, dass wir anfangs einzelne Jahre gehabt haben, und dass aller Voraussicht nach auch das letztabgelaufene Jahr dazu zählen dürfte, wo das gesetzlich festgestellte Budget nicht eingehalten werden konnte. Allein diese Jahre sind in der Minderheit, und die Ueberschreitungen selbst sind durch den Zutritt neuer Bahnen, durch Preissteigerungen oder durch Mehrleistungen gerechtfertigt, welche gemacht werden mussten und nicht vorausgesehen werden konnten.

Ausschlaggebend ist jedoch nicht das Ergebniss einzelner Jahre, sondern nur das Resultat einer längeren Periode.

Es ist für uns alle eine grosse Genugthuung, sagen zu können, dass wir, ungeachtet der Unfertigkeit unserer Verhältnisse, und obwohl die Personen- und Gütertarife über höheren, direkten Auftrag wiederholt jene Ermässigung fanden, welche die eigenen und die durch die Konkurrenz anderer Bahnen und Staaten hervorgerufenen Bedürfnisse unausweichlich machten, das erste Dezennium des Staatsbetriebes gegenüber den einzelnen Finanzgesetzen mit einem sehr namhaften reinen Ueberschuss abgeschlossen haben. Die nun folgenden Jahre aber, in denen eine weitere Herabsetzung der Tarife nicht mehr vorgenommen werden muss, haben vorhinein die Bürgschaft stabilerer Verhältnisse, so dass, was die Einnahmen betrifft, auch

in der Folge einer Besserung mit aller Zuversicht entgegengesehen werden kann.

Diese günstigen Ergebnisse haben ihre volle Würdigung in dem Berichte des Subkomitees des Budgetausschusses des Hohen Abgeordnetenhauses vom 25. November 1891 gefunden, indem derselbe anerkennt: dass neben den volkswirthschaftlichen Erfolgen auch die staatswirthschaftlichen nicht zu leugnen sind.

War es nur meine Pflicht, die staatsfinanzielle Stellung der Staatseisenbahn-Verwaltung zu wahren, so kann ich nicht in Abrede stellen, dass sie mir nicht gestattete, die materiellen Verhältnisse der Beamten und sonstigen Bediensteten der Generaldirektion so günstig zu gestalten, als ich es von ganzem Herzen gewünscht hätte. Grosse Hindernisse legte mir der Umstand in den Weg, dass durch die ununterbrochene Uebernahme der Organe neu angegliederter Bahnen zunächst Sorge dafür getragen werden musste, den neueingereihten Bediensteten die Benefizien ebenfalls zu theil werden zu lassen, welche den hierortigen Organen systemmässig zustehen. Auch der Uebergang von dem illimitirten Status der Privatbahnen in das bei allen Staatsanstalten vorgesehene System war mit einer Störung der gewohnten Verhältnisse verbunden. Vieles, insbesondere die von mir jederzeit befürwortete Aufhebung des ungeklärten Verhältnisses des eigentlichen Charakters der Staatseisenbahn-Beamten, musste daher der Zukunft vorbehalten werden, wie ja auch bei anderen Unternehmungen immer noch Wünsche übrig bleiben und nicht alles sofort und insbesondere nicht zum Beginne geschehen kann.

Wenn man aber billig urtheilt, so muss zugestanden werden, dass auch in dieser Beziehung vieles geschehen ist, und haben wir alle Ursache, Ihren Excellenzen, den Herren Handelsministern Freiherrn v. Pino und Marquis Bacquehem, dafür die grösste Dankbarkeit zu wahren, dass sie den diesfälligen Anträgen stets die wohlwollendste Erledigung haben zu theil werden lassen.

Ich habe aber nicht nur die Hoffnung, sondern zähle mit Gewissheit darauf, dass mein Herr Nachfolger die thunlichste Verbesserung der materiellen Lage der Staatseisenbahn-Bediensteten in ähnlicher Weise stets als eine seiner angenehmsten Aufgaben betrachten wird.

Eine vieljährige, wechselvolle und, ich darf es wohl sagen, angestrengte Dienstzeit hat mich nur mit Mühe das Ende des Dezenniums „Staatseisenbahn-Betrieb“ abwarten lassen. Ich muss von einer Stellung scheiden, in der ich der nothwendigsten Pflege der Gesundheit und den in sehr drängender Form an mich herangetretenen Familienpflichten so viel wie gar nicht nachkommen konnte. Die vielfachen Beweise von Treue und Anhänglichkeit, die ich in meiner fast neunzehnjährigen Eisenbahndienstzeit erfahren habe, werden mir für den Rest meines Lebens eine unauslöschliche Erinnerung bleiben. Das geflügelte Rad wird seinen Weg fortsetzen. Ich werde demselben mit treuem Herzen folgen. Mögen Sie meinem Herrn Nachfolger, der Ihnen ein gütiger Chef sein wird, mit derselben Ergebenheit dienen! Halten Sie die Ehre unserer Fahne auch unter diesem Führer hoch!!

Wien, am 9. Januar 1892.

Der Präsident:

Czedik.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat den Vereins-Kilometerzeiger Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn und Erzgruben-Gesellschaft) neu, zum Kilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft) den VIII. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ den XII. Nachtrag herausgegeben.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 90 wird der im September 1888 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) neu und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der VII. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 38 wird das im August 1887 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 22 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 35 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 37 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 39 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1 Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Oktober-Dezember 1891 in der Vereins-Zeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 8. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche im IV. Vierteljahr 1891 Bekanntmachungen in der Vereins-Zeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Landtagsvorlagen.

Dem Preussischen Landtage werden in seiner, am 14. d. Mts. beginnenden Sitzungsperiode wiederum Kreditvorlagen zum Zwecke des Baues neuer und der Ausrüstung der bestehenden Eisenbahnlinien unterbreitet werden. Die Einbringung der Gesetzentwürfe ist jedoch, wie der „Berl. Act.“ erfährt, keinenfalls bereits zu Anfang der Session zu erwarten, da die Vorverhandlungen darüber innerhalb der Staatsregierung noch nicht zum Abschluss gebracht sind. Aus demselben Grunde lässt sich auch der Umfang des Kreditanspruchs noch nicht angeben. Nur so viel scheint festzustehen, dass Ansprüche in der Höhe derjenigen der letzten Jahre nicht bevorstehen.

Tertiärbahnen.

Die wiederholt angekündigte Vorlegung eines Gesetzentwurfs, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen dritter Ordnung, wird voraussichtlich im Laufe der bevorstehenden Session des Preussischen Landtags durch die Königliche Staatsregierung erfolgen. Der Zeitpunkt hängt von der Beendigung der Verhandlungen zwischen den betheiligten Ressorts ab.

Betriebseröffnungen.

Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl. Die von der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft erbaute Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl, welche das Badische Hanauerland in einer Länge von ca. 40 (39,1) km durchzieht und auch für Strassburg und das Elsass Bedeutung hat, ist am 4. d. Mts. eröffnet und derselben die Bezeichnung „Grossherzog Friedrichbahn“ beigelegt worden.

Die von Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Baden bei der Eröffnung der Bahn gehaltene Rede liegt in der „Karlsr. Ztg.“ im Wortlaute vor. Nachdem der Grossherzog zunächst seinen Dank für die ihm bei dieser Gelegenheit erwiesene festliche Aufnahme ausgesprochen hatte, fuhr Seine Königliche Hoheit wörtlich, wie folgt, fort:

„Die Erlebnisse des heutigen Tages erwecken in mir das freudige Gefühl, dass wir eine neue Verbindung mit den Reichslanden vollzogen haben, die den Interessen beider Länder sehr nützlich sein wird und die dazu beitragen kann, ihre Beziehungen immer fester zu schliessen. Die beiden Bahnen werden, das bin ich sicher, danach trachten, den Verkehr beider Länder sorgfältig zu pflegen. Meine Herren! Wenn ich nun das Glas ergreife, um auf das Wohl aller Derjenigen zu trinken, denen ich versucht habe meinen Dank auszusprechen, so müsste mein Hoch der Stadt Kehl und den Gemeinden der Amtsbezirke Kehl und Bühl, sowie den Vertretern der Gesellschaft der neuen Lokalbahn gelten — gern bringe ich selbst dieses Hoch aus, denn es stammt aus dankbarem Herzen. Aber Sie alle können nicht in dieses Hoch, das Ihnen gilt, einstimmen, und daher richte ich meine Gedanken auf die vereinigenden Beziehungen, deren ich vorhin erwähnte. Wir gedachten der Verbindung mit dem Reichsland, und wenn wir der Entstehung desselben gedenken, so gedenken wir des Deutschen Reiches und seines gekrönten Oberhauptes, unseres Kaisers — auf ihn zielt mein Hoch! Wenn wir des Kaisers gedenken, so gedenken wir des Vaterlandes, unserer selbst und alles dessen, das uns lieb und werth ist. Es stammt aus meinem, wie aus Ihrer aller Herzen, wenn ich rufe: Unser Kaiser, unser liebes Deutsches Vaterland und alles, was uns im Reiche theuer ist, lebe hoch!“

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Burbach und Haiger belegene Personen-Haltestelle Niederdresselndorf für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen), sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Neuenmarkt der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen führt fortan die Bezeichnung „Neuenmarkt-Wirsberg".

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona stehende Kreis Oldenburger Eisenbahn, welche Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft ist, besteht aus der 23,12 km langen Strecke von Neustadt i. H. bis Oldenburg i. H. Dieselbe wird nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

Im Betriebsjahre 1890/91 wurden befördert 82 140 Personen, 549 t Gepäck und 24 233 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 48 638 ℳ, mithin auf das Kilometer Betriebslänge 2 115 ℳ, aus dem Güterverkehr 47 464 bezw. 2 064 ℳ und aus sonstigen Quellen 3 216 ℳ, zusammen 99 318 ℳ, d. i. auf das Kilometer Betriebslänge 4 318 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 49,0 %, aus dem Güterverkehr 47,8 % und aus sonstigen Quellen 3,2 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 10 894 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 16 642 ℳ, für den Verkehrsdienst 18 242 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 17 667 ℳ, zusammen 63 445 ℳ; mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 35 873 ℳ, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 3,17 beträgt.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 47 960 ℳ ist wie folgt verwendet worden: 3 % Dividende an das 1 200 000 ℳ betragende Stamm-Aktienkapital mit 36 000 ℳ, Ausstattung des Reservefonds mit 8 282 ℳ und des Bilanz-Reservefonds mit 1 800 ℳ, Staatssteuer 923 ℳ, während der Rest von 955 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen worden ist.

Oberhessische Eisenbahnen.

Das Bahngebiet umfasste am Schlusse des Betriebsjahres 1890/91 220 km, von welchen 176 km als Hauptbahnen und 44 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden.

An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden 29 Lokomotiven, 64 Personenwagen mit 2 728 Plätzen und 455 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 4 371 t. Die eigenen und fremden Lokomotiven haben im eigenen Betriebe der Bahn im Berichtsjahre 1890/91 zurückgelegt 722 039 Nutzkm bezw. 797 663 Lokomotivkm. Auf eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven im ganzen 722 039 Nutzkm bezw. im ganzen bezüglich der Kosten der Züge 845 396 Lokomotivkm geleistet. Die eigenen Personenwagen haben durchlaufen im eigenen Betriebe der Bahn 2 754 260 Achskm, während von den eigenen und fremden Personenwagen im eigenen Betriebe der Bahn 2 765 196 Achskm zurückgelegt wurden. Die eigenen Lastwagen haben durchlaufen a) im eigenen Betriebe der Bahn 4 755 505 Achskm, b) auf fremden Bahnen, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn 5 193 984 Achskm, zusammen 9 949 489 Achskm bezw. die eigenen und fremden Lastwagen im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 7 550 036 Achskm.

Im Berichtsjahre wurden befördert 925 547 Personen auf 17 613 808 Personenkm, 1 159 t Gepäck auf 38 589 tkm und 410 927 t Güter aller Art (ausschl. Postgüter) auf 13 724 439 tkm. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 80 797 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 0,3 %, auf die II. Wagenklasse 10,0 %, auf die III. Wagenklasse 83,6 % und auf Militärs 6,1 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 62 956 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 0,5 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) a) die Stückgüter usw. 8,0 %, b) die Wagenladungsgüter 88,2 % und auf die lebenden Thiere 3,3 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 574 292 ℳ, aus dem Güterverkehre 734 428 ℳ und aus sonstigen Quellen 46 850 ℳ, überhaupt 1 355 570 ℳ oder auf das Kilometer mittlerer Betriebslänge 6 218 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 42,4 %, aus dem Güterverkehr 54,2 % und aus sonstigen Quellen 3,4 %. Verausgabt wurden zusammen 1 058 014 ℳ oder für das Kilometer Betriebslänge 4 853 ℳ.

Von dem 297 556 ℳ betragenden Ueberschusse, welcher einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 0,76 % entspricht, wurden 110 574 ℳ zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und Betriebsmittel verwendet und der Rest von 186 982 ℳ an die Staatskassen abgeführt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die vorläufigen Einnahmen des Jahres 1891 betragen 2 202 000 ℳ, was gegen das Vorjahr 299 248 ℳ mehr ergibt.

Ostpreussische Südbahn.

Die gesammten provisorischen Einnahmen des Jahres 1891 betragen einschl. derjenigen für die Staatsbahnstrecke Fischhausen-Palmnicken 4 532 311 ℳ und sind um 350 928 ℳ höher als die provisorischen Einnahmen des Jahres 1890.

Werrabahn.

Die Dividende für das verflossene Jahr wird auf 2½ % gegen 3 % im Vorjahre taxirt. Die Mehreinnahmen im verflossenen Jahre werden durch die wesentlich grösseren Betriebskosten absorbirt. Die erhöhten Kohlenpreise kamen in 1891 bei der Bahn voll zur Geltung, die Ausgaben an sonstigen Materialien, für Arbeitslöhne und Gehaltsaufbesserungen erforderten höhere Belastung. Dazu kommen die Mehrausgaben an Zinsen für neu ausgegebene 3½prozentige Prioritäten und die Rücksichtnahme auf das nicht unwesentliche Disagio, welches die weitere Ausgabe von 3½prozentigen Prioritäten mit sich bringt.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Theil I: Betriebsreglement.

Der Unterschied zwischen der alten, seit dem 1. April 1890 und noch heute in Kraft stehenden Fassung und der neuen Fassung laut Entwurf vom November 1891, deren Einführung für 1. April — 1. Juli d. J. in Aussicht genommen worden ist, besteht darin, dass seither die Haftpflicht der Bahnen nicht über 60 ℳ für 50 kg brutto angenommen wurde und vom Beschädigten der gemeine Handelswerth nachzuweisen war, während künftig dieser Nachweis nicht mehr von ihm verlangt wird und er nicht blos das Maximum der Haftpflicht 60 ℳ für 50 kg brutto erhält, sondern den vollen Handelswerth der Waare. Sehr viele Waaren sind höher im Preise als 60 ₰ für 0,50 kg und mussten seither vom Versender besonders bei Transportgesellschaften durch Pauschal-Assekuranzpolicen versichert werden. Diese Assekuranzausgaben werden künftig erspart. Auch für Reisegepäck und lebende Thiere ist der Normalsatz der Entschädigung 60 ℳ für 50 kg brutto für Verlust beseitigt und die Eisenbahn zur Schadenersatzleistung nach den für den Güterverkehr geltenden Grundsätzen verpflichtet.

Neue Preussisch-Belgische Eisenbahnverbindung.

In Stavelot hat sich, wie der „Voss. Ztg." geschrieben wird, ein Syndikat gebildet, um eine Eisenbahn von Stavelot nach dem 8 km entfernten Preussischen Orte Malmedy zu erbauen. Die neu erbaute Belgische Amblèvebahn, welche bereits unter Zustimmung der Preussischen Regierung an das Preussische Eisenbahnnetz in Malmedy ihren Anschluss gefunden hat, wird damit einen wesentlich erweiterten Betrieb erlangen. Das Syndikat soll sich bereits an die Belgische Deputirtenkammer behufs Genehmigung des Bahnbaues gewendet haben.

Arbeiterausschüsse.

Die durch die Kaiserlichen Erlasse vom 4. Februar 1890 angeregte Einrichtung von Arbeiterausschüssen steht dem Vernehmen nach demnächst auch bei der Eisenbahnverwaltung zu erwarten.

Ausnahmetarife für Mais.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg haben die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen es abgelehnt, nach dem von Deutscher Seite gemachten Vorschlage für die Beförderung von Mais nach Norddeutschland die in den früheren Maistarif eingerechneten ermässigten Antheile bezw. überhaupt besondere Ermässigungen für diesen Artikel zu gewähren. Um den Interessenten die Deutcherseits für Mais in Aussicht genommenen Tarifermässigungen möglichst bald zugänglich zu machen, haben sich daher die betheiligten Preussischen Staatsbahnen entschlossen, von Einführung direkter Maistarife für den Verkehr mit Ungarn ganz abzusehen, da solche gegenüber der Umkartirung an der Grenze keine wesentliche Frachtvergünstigung bieten würden; es sollen vielmehr nur Transittarife für die Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen eingeführt werden. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft werden nun bei den Eisenbahndirektionen Bromberg und Berlin darum nachsuchen, dass die hierbei in Frage kommenden Tarife für Oesterreichisch-Ungarische Strecken, die den Interessenten jetzt nur schwer zugänglich sind, in geeigneter Weise veröffentlicht werden, und dass ferner bei den Ungarischen Bahnverwaltungen darauf

hingewirkt werde, dass deren Dienststellen Maissendungen nicht mehr direkt bis zur Grenze kartiren. Andernfalls würden die Empfänger auf den lästigen und zeitraubenden Weg der Reklamationen verwiesen sein.

Augsburger Strassenbahn.

Die am 29. Dezember 1891 abgehaltene Generalversammlung ertheilte Entlastung und beschloss, behufs Verminderung des Aktienkapitals durch Zusammenlegung von je 4 Stammaktien eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen zu lassen. Dem Vorsitzenden des Aufsichtsraths wurde die Ermächtigung ertheilt, den Kaufvertrag mit der Firma Schmidt & Co. zum Abschluss zu bringen.

Königsberger Pferde-Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte für das Betriebsjahr 1890/91 haben sich die Einnahmen etwas gehoben. Das Aktienkapital-Konto hat sich verändert durch Umwandlung eines ferneren Betrages der alten Stammaktien in Vorzugsaktien. In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem Rohgewinn von 63 283 ℳ auf Abschreibungen 20 500 ℳ zu verwenden und die nach Ausstattung des gesetzlichen Reservefonds und Vertheilung der persönlichen Gewinnantheile verbleibenden 37 463 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 4 % an die Vorzugsaktien mit 37 400 ℳ zu verwenden und den Rest von 63 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Auf die Stammaktien kommt eine Dividende nicht zur Vertheilung.

Aus Bayern.

Eisenbahn-Gesetze.

⊙ Der Prinzregent hat am 29. Dezember 1891 folgende 2 Gesetze sanktionirt:

1. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des für den Umbau der Stationen Neuenmarkt und Marktschorgast aus dem Gesammtbedarf von 2 370 400 ℳ nach Vereinbarung mit dem Reiche auf Bayern entfallenden Antheiles von 1 005 650 ℳ ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen im letzteren Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungs-Kosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der oben bezeichneten Bauvornahme an hat die Verzinsung der für dieselbe aus Landesmitteln aufgewendeten Summe aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

2. Art. 1. Der Bedarf 1. für den doppelgeleisigen Ausbau der Bahnlinien Treuchtlingen-Nürnberg, München-Ostbahnhof-Landesgrenze vor Salzburg, Rosenheim-Landesgrenze vor Kufstein, Landshut-Obertraubling, Regensburg-Schwandorf, und Treuchtlingen-Heidingsfeld wird auf 25 078 500 ℳ; 2. für Beschaffung von Fahrmaterial und Ausrüstung bereits vorhandener Fahrzeuge auf 14 963 000 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 40 041 500 ℳ festgesetzt. Art. 2. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungs-Kosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Englische und Amerikanische Bahnen

(Schluss aus Nr. 100 Jahrg. 1891.)

Im folgenden sollen die Sicherheits- und Verbindungsmittel der Züge kurz verglichen werden. In England gibt es bei Güterzügen keine selbstthätigen Kuppelungen; wenn auch einige Güterwagen von der Seite aus gekuppelt werden können, so muss der betreffende Bedienstete doch in der Regel zwischen die Wagen treten und ebenso wie bei Personenzügen die Kuppelkette aufhaken. Der Raum zwischen den Wagen gewährt den Beamten wegen der an jeder Wagenecke angeordneten festen oder Federbuffer einige Sicherheit, aber alljährlich wird eine grosse Zahl von Bediensteten dadurch getödtet oder verletzt, dass sie zwischen die Buffer gerathen oder dass sie überfahren werden, indem sie darunter herkriechen. Bei Personenwagen und manchmal auch Güterwagen zieht man die Kuppelungen durch Schrauben fest an, die meisten Güterzüge haben indess lose Kuppelungen. Die Anwendung von durchlaufenden und selbstthätigen Bremsen ist jetzt durch Gesetz vorgeschrieben, aber es fehlt an Einheitlichkeit; man verwendet verschiedene Systeme von mehr oder minder grosser Wirksamkeit. Auf einigen Bahnen, namentlich in Schottland, wendet man die Westinghouse'sche Luftdruckbremse an, doch ist die Luftsaugebremse allgemeiner verbreitet. Gewöhnliche Güterzüge haben keine durchlaufenden Bremsen und die Handbremsen können bei vielen Güterwagen nur vom Erdboden aus bedient werden, so dass sie nur im Verschubdienst von Nutzen sind. Die Züge selbst können daher nur durch die auf der Maschine und im Packwagen befindlichen Bremsen bedient werden. Man fährt diese Züge mit grossen Geschwindigkeiten, was durch die allgemeine Anwendung des absoluten Blocksystems und besonderer Gütergeleise ermöglicht wird. In Amerika sind die Westinghouse'sche selbstthätige Bremse und die selbstthätige Kuppelung bei den Personenzügen fast allgemein in Anwendung und ihre Anwendung bei den Güterzügen nimmt stetig zu; aber die altmodische Gelenkkuppelung mit Vorsteckbolzen und die Handbremsen, welche durch ein Handrad oben auf jedem Wagen bedient werden, dürften noch viele Tausende von Opfer fordern, ehe jene Sicherheitsmittel in allgemeiner Anwendung sein werden. Im Wagenbau selbst ist die Anwendung von Stahl die jüngste Neuerung und von Zeit zu Zeit werden weitere Verbesserungen vorgenommen.

In betreff der Zuggeschwindigkeit muss zugegeben werden, dass die gewöhnlichen Englischen Eilzüge die Zeit besser ausnutzen, wie die gleichen Amerikanischen Züge; hierin sowohl wie in der Innehaltung der fahrplanmässigen Zeit ist in Amerika noch vieles zu bessern. Doch das ist eine Sache, die mit den anderen Verbesserungen Schritt halten wird. Der grosse Verkehr zwischen den Hauptplätzen im Osten und Chicago — in Verbindung mit der Columbus-Weltausstellung von 1893 — und ferner der gegenseitige Wettbewerb zwischen den verschiedenen Bahnen, die gleiche Interessen verfolgen, werden wahrscheinlich zu einer erheblichen Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit und Abkürzung der Fahrzeit zwischen diesen Plätzen führen, und hierbei wird man auch in vielen Fällen die Geleisanlage zu verbessern haben. Die Tariffrage ist zu umfassend, um hier behandelt zu werden, aber es dürfte am Platze sein, auf die grossen Nachtheile der Amerikanischen Verhältnisse hinzuweisen, denn es werden infolge der Tarifkriege und anderer Uebelstände des unbeschränkten Wettbewerbes grosse Geldsummen geopfert, die für nützlichere Zwecke ausgegeben werden könnten. Das Bundesverkehrsgesetz (Interstate Commerce Law), wie es vom Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) gehandhabt wird, scheint die Spitze eines Keils zu sein, dazu dienend, in die jetzigen Verhältnisse unbeschränkter Tariffeststellung einen Riss zu bringen und wird wahrscheinlich der Ausbildung eines regelmässigen Tarifsystems unter staatlicher Ueberwachung Vorschub leisten, zum Heile für die Bahnen und ihre Antheilhaber. In England setzt das Gesetz die Höchstsätze für die Tarife fest und z. Zt. ist der Gütertarif einer eingehenden Prüfung seitens der Handelsamts unterzogen worden, eine Arbeit, die natürlich zu vielen Reibereien zwischen den Behörden, Bahnen und Verfrachtern geführt hat. (Die neuen Höchsttarife haben noch nicht Gesetzeskraft. Der Uebersetzer.)

Es muss besonders darauf hingewiesen werden, dass der Englischen Regierung durch das Handelsamt oder die Eisenbahnabtheilung desselben ein Einfluss auf die mit der Genehmigung einer Bahn verbundenen Privilegien, ferner die Ueberwachung über den Bau, die Ausrüstung, den Betrieb und die Tariffrage der Bahnen zusteht und dass die Bahnen die von dem Amt hierüber getroffenen Vorschriften zu befolgen haben, während neu erbaute Bahnen nicht in Betrieb genommen werden können, ehe sie nicht von den Ingenieuren des Handelsamtes besichtigt und abgenommen worden sind. Inbesitznahme der Bahnen durch den Staat gereicht dem Verkehr oder den öffentlichen Bedürfnissen selten zum Nutzen, aber die Englische Regierung hat an den Bahnen oder den Eigenthumsverhältnissen keinerlei Interesse, die von ihr geübte Ueberwachung kommt lediglich der grossen Allgemeinheit zu gute. (Wie wenig diese letzten Ausführungen zutreffen, haben Cohn u. a. bewiesen, aber ein Amerikanischer oder Englischer Eisenbahnmann würde sich wohl niemals zu Gunsten des Staatsbahnprinzips aussprechen. Der Uebersetzer.) In Amerika macht sich bereits eine Bewegung nach ungefähr derselben Richtung wie in England geltend. Sie begann mit der Tarifregelung, und dehnt sich bereits auf die Sicherheitseinrichtungen aus, wie bewiesen wird durch die auf Einführung von Wagenkupplungen, Güterzugbremsen, Dampfheizung usw. gerichteten Empfehlungen und Gesetze der einzelnen Staaten. Hoffentlich wird man zur Einrichtung eines ständigen nichtpolitischen Eisenbahn-Ueberwachungsamtes als Zweig der allgemeinen Regierung gelangen, mit wesentlich gleichen Befugnissen wie sie das Englische Handelsamt besitzt, doch mit etlichen Verbesserungen. Unter seine Befugnisse sollte die Ueberwachung der gesetzlichen Genehmigung für den Bahnbau fallen, aber

ohne das beschwerliche und kostspielige Englische Verfahren; ferner die Aufstellung von Vorschriften für Bau, Ausrüstung und Betrieb; die Tariffestsetzungen; die Besichtigung der Bahnen zu gewissen Zeiten oder auf Grund von Beschwerden; die Untersuchung, Berichterstattung und Führung einer Statistik über Eisenbahnunfälle, in deren Verfolg das Amt auch die Ermächtigung haben sollte, Verbesserungen oder Aenderungen anzuordnen — eine Ermächtigung, welche das Englische Handelsamt nicht besitzt — endlich die Aufstellung der allgemeinen Statistik. Dem Amt würde eine höhere Stellung anzuweisen sein wie dem bestehenden Staatsausschusse für das Eisenbahnwesen.

Wenn man die Umstände, unter denen die Amerikanischen Bahnen hergestellt und entwickelt worden sind, die verwickelten Finanzverhältnisse, die grosse räumliche Ausdehnung des Landes und den Umfang des Verkehrs, sowie die Zahl der Unfälle in Rechnung zieht, so kann das Amerikanische Eisenbahnsystem mit dem Englischen wohl einen Vergleich aushalten. Die Englischen Bahnen haben weit mehr gekostet, aber ohne dass dafür verhältnissmässige Verkehrserleichterungen oder -Annehmlichkeiten geschaffen worden wären. Wenn man zugibt, dass in der Leitung und in den Geldangelegenheiten sehr augenscheinliche Mängel liegen und dass ein zu grosses Streben vorhanden ist, um jeden Preis Verkehr zu gewinnen, ohne gebührende Berücksichtigung der allgemeinen Verbesserungen, so kann man wohl sagen, dass die Amerikanischen Bahnen zur Befriedigung bestehender Bedürfnisse gebaut worden sind und dass sie entwickelt und verbessert wurden, wie ihr Verkehr an Umfang und ihr Besitzthum an Werth zugenommen haben. Und das ist eben der richtige Grundsatz wirthschaftlichen — nicht billigen — Baues und Betriebes von Bahnen, im Interesse der Gesellschaften, Verfrachter und der Allgemeinheit. Die Englischen Bahnen können noch in mancher Weise verbessert werden, aber das geschieht langsam, wie die Nothwendigkeit dazu drängt. Bei den Amerikanischen Bahnen sind allerdings noch grössere Verbesserungen auszuführen, aber sie werden schnell, beständig und mit grossem Geschick vorgenommen.

Zum Schluss können die vorstehenden Darlegungen kurz dahin zusammengefasst werden, dass sowohl die Amerikanischen wie Englischen Bahnen Eigenthümlichkeiten aufzuweisen haben, in denen das eine Land dem anderen überlegen ist, und dass wenn auch bisher in beiden Ländern die Bahnen lange nicht den Zustand der Vollkommenheit erreicht haben, sie sich doch beide in vielen Beziehungen entwickeln und verbessern. Das schliessliche Ergebniss wird ohne Zweifel eine Vereinigung der besten Eigenschaften der beiden Länder sein, da sich jedes Land allmählich mehr und mehr die guten Eigenschaften des anderen zu eigen macht, in dem Maasse, wie sie besser verstanden werden, denn es muss gesagt werden, dass augenblicklich die Gesammtheit der Eisenbahnleute des einen Landes von den Fortschritten der Bahnen in dem überseeischen anderen Lande noch nicht so vollkommen unterrichtet sind, wie es wünschenswerth ist.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Der Minister des Innern hat den Kammern folgenden Gesetzentwurf unterbreitet:

Art. 1. Das Zinsgewährleistungs-Gesetz Nr. 2265 wird aufgehoben.

Art. 2. Die den Konzessionsgesellschaften bewilligten Zinsbürgschaften werden gemäss dem Konzessionsgesetz berechnet und bezahlt.

Art. 3. Die Regierung kann die Berechnung und Bezahlung der Zinszuschüsse nur bezüglich derjenigen Gesellschaften anordnen, welche beweisen: a) dass sie ihre Zinsgewährrechnung vorgelegt, b) dass sie im Landes-Schatzamt den Betrag der Betriebseinnahmen nach Abzug der anerkannten Betriebsausgaben hinterlegt, und c) dass sie die Vermittelung der Regierung angenommen haben, sowie dass ihre Verwaltung vom Regierungsvertreter bestätigt ist.

Art. 4. Die Regierung wird den Zeitpunkt festsetzen und die Form bestimmen, in der die Gesellschaften ihre Rechnungen und ihren Haushalts-Voranschlag aufstellen müssen.

Art. 5. Bezüglich der mit Zinsengewähr verbundenen Konzessionen, für die kein bestimmtes Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen festgesetzt ist, wird sich die Regierung mit den Gesellschaften über die Höhe der gewöhnlichen Betriebskosten verständigen.

Art. 6. Die Regierung behält sich unter Berücksichtigung der allgemeinen Landesinteressen und der Konzessionsgesetze ein Einspruchsrecht für die Festsetzung der Tarife aller Eisenbahngesellschaften vor.

Der Zweck dieses Gesetzes ist es, der Regierung eine Handhabe zu bieten, um mehr als bisher bei den Gesellschaften auf eine Ermässigung der Zinszuschüsse hinwirken zu können. Wie nöthig dies ist, lehrt die folgende Uebersicht, aus der die Baukosten der Bahnen, die bis Ende 1890 auf Grund der Zinsengewähr von der Regierung gezahlten Zinszuschüsse und die voraussichtlich in 1892 zu zahlenden Zinszuschüsse für diejenigen Gesellschaften, welche keine Ueberschüsse erzielen, ersichtlich sind.

Eisenbahngesellschaft	Anlagekosten	Betrag der Zinszuschüsse Ende 1890	voraussichtliche Zinszuschüsse in 1892
	£	£	£
Ost-Argentinische	970 000	1 000 000	68 000
Buenos Ayres und Pacific	2 740 000	900 000	190 000
Grosse West-	2 050 000	600 000	140 000
Central-Nord-	4 170 000	460 000	200 000
Entre-Rios Central- . . .	1 080 000	150 000	52 000
Nordost-Argentinische . .	1 430 000	45 000	86 000
Nordwest-Argentinische .	380 000	11 000	19 000
Villa Maria und Rufino .	—	—	48 000
San Cristobal	—	—	30 000
Transandin	—	—	37 000
Nordwest-Bahia-Blanca .	—	—	35 000
zusammen	12 820 000	3 166 000	905 000

Im ganzen waren daher bis Ende 1890 schon Zinszuschüsse in Höhe des vierten Theiles der Baukosten bezahlt; bei der Ost-Argentinischen Bahn waren die Zinszuschüsse sogar schon höher als die Baukosten.

Andererseits wird der Staatsschatz dadurch geschädigt, dass gewisse Bahnen die auf Grund des Konzessionsvertrages schuldigen Beträge nicht an die Regierungskassen abführen. Von den folgenden drei Linien hat nur die Central-Nordbahn einen kleinen Theil ihrer Schuld abgetragen, die beiden anderen lassen sie dagegen unbekümmert weiter wachsen.

Eisenbahn	Einnahmen	Schuld Ende 1890	Schuld am 30. Juni 1891
	Piaster, Pap.	Piaster, Pap.	Piaster, Pap.
Pacificlinie	5 818 000	2 909 000	2 335 000
Grosse Westbahn .	4 720 000	2 360 000	2 680 000
Central-Nordbahn .	5 500 000	2 500 000	2 380 000

Die Buenos Ayres und Rosario Eisenbahn erzielte im ersten Halbjahr 1891 eine Betriebseinnahme von 220 020 £ (gegen 305 503 £ im gleichen Zeitraum 1890); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 123 273 (152 440) £, so dass ein Ueberschuss von 96 747 (153 063) £ verblieb. Von diesem beanspruchten 1. die Halbjahrszinsen der 1 250 000 £ 4 % Schuldverschreibungen 25 000 £, 2. der 3½ % Abschlagsgewinn der 7 % Vorzugs-Antheilscheine, sowie der Sunchales-Antheilscheine 26 063 £, 3. die Zinsen des Kapitals der seit 1. April 1891 zu Lasten der Betriebsrechnung betriebenen Morteros-Zweigbahn 8 925 £, und 4. die Zinsen des Ergänzungskapitals der Hauptlinie 23 850 £, so dass nur 12 909 £ zur Verfügung der Antheilhaber blieben. In Anbetracht der gegenwärtigen Geschäftslage und des Standes der Argentinischen Finanzen wird von der Vertheilung eines Abschlagsgewinnes an die Stamm-Antheilscheine Abstand genommen und jener Rest auf neue Rechnung vorgetragen. Die Morteros-Zweigbahn ist am 1. April 1891, die Fortsetzung nach Tucuman am 1. Juli 1891 eröffnet worden; die Eröffnung der Santa Fé-Zweigbahn ist nur von Vollendung der Brücke über den Rio Salado abhängig. Infolge der ständigen Entwerthung des Papiergeldes mussten auch die Tarife erhöht werden, konnten aber doch mit der Höhe des Goldaufgeldes nicht gleichen Schritt halten. Die nächste Getreideernte wird allem Anschein nach sehr reichlich ausfallen und, wenn das Vertrauen nur einigermaassen zurückkehrt, wird der durch die neu eröffneten Linien genährte Verkehr einen schnellen Aufschwung nehmen.

Uruguay.

Das Uebereinkommen wegen Umwandlung der öffentlichen Schuld (vgl. Nr. 74 u. 87 Jahrg. 1891 d. Ztg.) ist am 1. September 1891 von der Mehrheit der Gläubigerversammlung und alsdann von der Volksvertretung genehmigt; von letzterer indessen mit der Beschränkung, dass eine auswärtige Einmischung in die Zollverwaltung nicht stattfindet und dass eine Aenderung bezüglich der Tilgung der neuen Anleihe platzgreife.

Erkenntniss des Landgerichts in Leipzig

vom 11. November 1891, betreffend Entschädigung für verloren gegangene, zur frachtfreien Rückbeförderung aufgegebene Ladegeräthe.

In einem gegen den Königlich Preussischen Fiskus, vertreten durch das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg, angestrengten Prozesse, in welchem der Kläger (Kaufmann H. in Leipzig) Entschädigung für verloren gegangene, zur frachtfreien Rückbeförderung aufgegebene Ladegeräthe beansprucht hat, ist in erster Instanz durch das Königliche Amtsgericht in Leipzig der klägerische Anspruch dem Grunde nach anerkannt worden, in zweiter Instanz indessen von dem Königlichen Landgericht in Leipzig durch Erkenntniss vom 11. November 1891 kostenpflichtige Abweisung der Klage erfolgt. Das Erkenntniss lautet in der Hauptsache wie folgt:

Thatbestand:

Der Vorderrichter hat den auf Zahlung von **270 ℳ** s. Zt. gerichteten Klageanspruch dem Grunde nach anerkannt. Hiergegen hat der Beklagte frist- und formgerecht Berufung unter Wiederholung seines auf Klageabweisung gerichteten Antrages eingelegt, während der Kläger um Zurückweisung des Rechtsmittels gebeten hat.

Nach dem angefochtenen Urtheile hat der Beklagte der Klage gegenüber vor allem die örtliche Unzuständigkeit des Gerichts geltend gemacht. Weiter ergibt sich daraus folgender Sachstand:

I.

Der erste Theil des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs enthält im Abschnitt B „Allgemeine Tarifvorschriften“ unter III u. a. folgende Bestimmungen:

6. (1) Soweit Decken der Eisenbahnverwaltung verfügbar sind, ... werden solche dem Versender gegen Entrichtung der . . . . . Deckenmiethe überlassen . . . . . .

8. Bezüglich der von den Versendern gelieferten eigenen Decken gelten folgende Bestimmungen:

b) (dieselben) . . . . . werden beim Transport der betreffenden Güter an den Empfänger frachtfrei befördert . . . . . Die Rücksendung der Decken geschieht ebenfalls frachtfrei, wenn dieselben innerhalb dreier Monate durch den Empfänger zur Beförderung an den Eigenthümer als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben werden.

d) Bei Rücksendung der Decken hat der Empfänger derselben unter Vorlegung des . . . . . Original-Frachtbriefes einen auf die Adresse des Eigenthümers lautenden Frachtbrief beizugeben und in diesem ausdrücklich zu vermerken: „Frachtfrei zu befördern“.

Fehlt dieser Vermerk oder wird der Original-Frachtbrief nicht . . . . vorgelegt, so wird die tarifmässige Fracht erhoben.

e) Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumung der Lieferungszeit haftet die Eisenbahnverwaltung bei der Rücksendung der Decken nur dann, wenn dieselben gegen Frachtzahlung aufgegeben werden.

9. Die vorstehend unter Ziffer 8 aufgeführten Bestimmungen finden analoge Anwendung auf die von den Versendern gestellten Ladegeräthe . . . . . .

II.

1. Vom Magdeburger Bahnhofe zu Leipzig aus, welcher der Verwaltung des beklagten Fiskus, in Sonderheit einem Betriebsamte desselben zu Magdeburg untersteht, hat der Beklagte um Mitte Dezember 1890 zwei vom Kläger abgesandte Wagenladungen Fässer gegen Frachtzahlung an einen gewissen U. in Harburg befördert. Bei der Verladung hatte der Kläger zur Befestigung der Fässer auf den Bahnwagen sein eigenes Ladezeug benutzt, welches mit den Fässern an U. gelangte.

Am 24. Dezember 1890 hat der letztere beide Ladezeuge je mit einem besonderen Frachtbriefe in Harburg dem Beklagten wieder unter der Adresse des Klägers zur Beförderung übergeben; jeder Frachtbrief wurde von U. mit dem Vermerk: „Frachtfrei zurück!“ versehen.

Die oben unter I angeführten Tarifbestimmungen haben als Vertragsbestimmungen desjenigen Vertrages zu gelten, auf Grund dessen die Rücksendung der Ladezeuge erfolgte.

2. Die Ladezeuge sind am 27. Dezember 1890 auf dem Magdeburger Bahnhof in Leipzig wieder eingetroffen. Als auf empfangene Meldung der Kläger sich mit den Frachtbriefen zur Abholung einfand, waren die Ladezeuge nicht mehr vorhanden. Der Beklagte ist ausser stande, sie auszuhändigen oder anzugeben, wer sie hat.

Insoweit herrscht unter den Parteien Einverständniss, während der Kläger weiter behauptet:

Nach Ankunft der Ladezeuge habe eine nicht zu ermittelnde Person deren Aushändigung von dem Güterbodenarbeiter R. unter dem Vorgeben gefordert, sie sei dazu vom Kläger beauftragt. R., welcher vom Beklagten zur Bewirkung solcher Auslieferungen angestellt gewesen sei, habe diese vorschriftsmässig nur gegen Vorlegung der betreffenden Frachtbriefe ausführen dürfen. Vorliegenden Falles habe derselbe jedoch geschehen lassen, dass der Unbekannte, ohne einen Ausweis vorzulegen, die Ladezeuge mitgenommen habe.

Hierzu führt der Kläger aus:

a) Er stütze seinen Anspruch sowohl auf Vertrag wie auf rechtswidrige Behandlung seines Gutes, unter beiden Gesichtspunkten ergebe sich als Erfüllungsort, im Sinne von § 29 C.-P.-O., Leipzig.

b) Der Frachtvertrag habe den Beklagten verpflichtet, die Ladezeuge an ihn — Kläger — zu befördern. Das geschilderte Abhandenkommen der Ladezeuge sei nicht als Verlust im Sinne der oben unter 8e angeführten Bestimmung anzusehen.

Der Beklagte hat dem Vorbringen des Klägers widersprochen. Nachdem der genannte R. und der Güterexpeditions-Vorstand H. am 10. Juni 1891 vernommen worden waren, hat der Vorderrichter das angegebene Zwischenurtheil erlassen. In dessen Entscheidungsgründen wird ausgeführt:

Nach Art. 324 H.-G.-B. sei die hier streitige Verpflichtung in Leipzig zu erfüllen, die örtliche Zuständigkeit des Gerichts also gegeben. Und da der Staatsfiskus als Gewerbetreibender verklagt sei, stehe auch der sachlichen Zuständigkeit des Amtsgerichts nicht etwa § 70 G.-V.-G. entgegen, da diese Vorschrift nur die Verschuldung von Staatsbeamten betreffe.

Weiter sei die Unentgeltlichkeit der in Frage stehenden Rücksendung nur eine scheinbare; offenbar erachte der Beklagte sein Interesse durch die Zahlungen für den Versand der mit den Ladezeugen ausgesandten Güter für hinreichend gewahrt. Demnach seien die Rücksendungen auf Grund gewöhnlichen Frachtvertrags erfolgt. Auf diesen sei aber Art. 395 des H.-G.-B. gemäss Art. 423, Abs. 1 des H.-G.-B. anzuwenden, ohne Rücksicht auf die insoweit nach Art. 423 Abs. 2 das. ungültige oben unter 8e mitgetheilte Tarifbestimmung. Im Sinne von Art. 395 liege hier nun aber jedenfalls ein Verlust des Gutes vor. Mithin sei der Beklagte ersatzpflichtig.

In zweiter Instanz hat der Beklagte unter Hinweis auf die Ausführungen von Wach in dessen Handbuch d. Civil.-Prozesses § 38 II 2 (S. 454) behauptet, dass im Sinne von § 29 C.-P.-O. hier nur die Pflicht zum Ersatze, also zu einer Geldzahlung, streitig sei. Deren Erfüllungsort aber sei Magdeburg. Weiter hat der Beklagte die Gültigkeit der Bestimmung unter 8e und eine, auch den von dem Kläger geschilderten Vorgang deckende Auslegung des Wortes Verlust verfochten. Uebrigens sei er nicht zur Ablieferung an den Kläger, sondern nur dazu verpflichtet gewesen, die Ladezeuge nach Leipzig zu befördern, die Ankunft dem Kläger zu melden und die Wegschaffung durch eine für den Kläger auftretende Person zu dulden; nur in diesem Sinne habe er früher bestritten, dass er „an den Kläger“ zu liefern gehabt habe.

Der Kläger hat der Rechtsmeinung des Beklagten widersprochen und entgegnet:

a) Die Zuständigkeit des Gerichts werde auch durch § 22 C.-P.-O. gestützt.

b) Es liege kein Verlust des Gutes vor; jedenfalls habe der Beklagte für das Verschulden des R. zu haften, wie der Schlusssatz des Art. 424 H.-G.-B. erkennen lasse. In zweiter Reihe bestreite er, Kläger, die Gültigkeit der Vorschrift unter 8e. Schon mit Uebernahme der Sendung nach Harburg habe sich der Beklagte verpflichtet, die Ladezeuge frachtfrei zurückzuschaffen. Die Rücksendung sei also auf Grund eines dem Art. 423 H.-G.-B. unterstehenden Frachtvertrags erfolgt. Schliesslich hat Kläger noch erklärt, dass er nur noch eine vertragsmässige Haftung des Beklagten geltend mache.

Gründe.

A.

Das Berufungsgericht nimmt mit dem Beklagten an, dass in diesem Rechtsstreite die Verpflichtung zur Schadensersatzleistung im Sinne von § 29 C.-P.-O. streitig ist und deshalb nur der Erfüllungsort dieser Verbindlichkeit nach jener Vorschrift den Gerichtsstand des Erfüllungsortes bestimmt. Nach dem bürgerlichen Rechte, welches den Erfüllungsort regelt, — vergl. Wach, a. a. O. (S. 454) — ist aber Schadensersatz regelmässig dort zu leisten, wo der Schaden eingetreten, also zu ersetzen ist; dies gilt namentlich von dem Ersatze desjenigen Schadens, welcher durch Nichterfüllung einer Vertragsverbindlichkeit verursacht wurde. Vergl. Motive zum Entwurf eines B. G.-B. von 1888 Bd. II zu § 229, 230 (S. 35).

So wird dann auch von Wilmowski-Levy, Komm. zur C.-P.-O., in Anm. 3 zu § 29 (5. Auflage S. 58) angenommen, dass der Erfüllungsort für die Konventionalstrafe — im Sinne der Entschädigung — derjenige der Hauptverbindlichkeit sei. Zu

diesem Ergebnisse führt in gleicher Weise die Rücksicht auf die Beschaffenheit der Leistung (§ 70 2 B. G.-B.) wie auf die wegen dieser Beschaffenheit bei den Vertragsschliessenden vorauszusetzende Absicht (Art. 322 Abs. 1, Art. 325 Abs. 1). Diese Umstände aber sind gemäss §§ 70 5 ff. B. G.-B. wie Art. 324 Abs. 2 H.-G.-B. in erster Linie für den Erfüllungsort maassgebend.

Auch Wach's angezogene Ausführungen stehen hiermit durchaus nicht im Widerspruche; dieselben besagen: „Sollte . . . . . kraft Gesetzes oder Parteiberedung . . . . . für die Interesseklage . . . . . ein selbständiger . . . . . Erfüllungsort bestehen, so kann, wenn sie prinzipaliter eingeklagt wird, nur an diesem Erfüllungsort geklagt werden" und begründen des weiteren lediglich diesen Ausspruch. Ob der Erfüllungsort der Ersatzverbindlichkeit im einzelnen Falle „kraft des (Civil-) Gesetzes oder Parteiberedung" ein anderer sei als derjenige der ursprünglichen Schuld, wird dort also unentschieden gelassen.

Vorliegenden Falles waren nun die Ladezeuge unbestritten vertragsmässig nach Leipzig zu befördern. Gleichgültig also, ob dies auf Grund der Frachtverträge von Mitte Dezember geschah, oder infolge eines neuen Vertrages zwischen U. und dem Beklagten; und gleichviel ob die Ladezeuge in Leipzig an den Kläger wie anderes Frachtgut abzuliefern waren oder nicht, jedenfalls war Leipzig vertragsmässig Erfüllungsort der Hauptschuld und ist es also auch für die Ersatzverbindlichkeit. Die örtliche Zuständigkeit des angegangenen Gerichts ist mithin schon nach § 29 C.-P.-O. begründet. Ebenso ist aber, wie keine Partei in Zweifel gezogen hat, die sachliche Zuständigkeit desselben gegenüber § 70 G.-V.-G. mit dem Vorderrichter ausdrücklich zu bejahen.

B.

1. In der Sache selbst ist zunächst festzustellen, dass die Rücksendung der Ladezeuge vorliegenden Falles nicht auf Grund der Frachtverträge von Mitte Dezember erfolgte, sondern auf Grund eines zwischen U. und dem Beklagten geschlossenen neuen Vertrages. Denn bei Abschluss jener Verträge wurde noch nicht vereinbart, dass die Ladezeuge zurückbefördert werden sollten. Ob dies jemals geschehen solle, blieb entsprechend der Bestimmung unter 8 b völlig der Entschliessung des Klägers bezw. des Empfängers U. überlassen. Und ebenso blieb noch der Entschliessung vorbehalten, ob im Falle der Rücksendung diese entgeltlich oder unentgeltlich erfolgen sollte (vergl. unter 8 b, d). Es wurde also weder die Leistung vereinbart, noch auch vereinbart, ob eine Gegenleistung erfolgen solle oder nicht, ein Beförderungsvertrag kam bei dieser Unbestimmtheit keinesfalls zustande (§ 800 B. G.-B.), sondern nur etwa ein — davon durchaus verschiedener — Nebenvertrag des Inhalts, dass der Beklagte sich verpflichtete, unter gewissen Bedingungen auf Verlangen einen Beförderungsvertrag einzugehen. Dieser selbst wurde erst geschlossen, als U. die Ladezeuge vorschriftsmässig (§ 49 E.-Betr.-Regl.) zur Beförderung aufgab.

2. Dieser neue Beförderungsvertrag war aber weiter ein Vertrag über unentgeltliche Beförderung. Zwar nimmt der Vorderrichter an, dass die Bahnverwaltungen frachtfreie Rücksendung deshalb bewilligen, weil sie ihr Interesse durch die Fracht für das ausgesendete Gut als gewahrt ansehen. Die Bestimmung unter 8 e lässt aber deutlich erkennen, dass diese Annahme in solcher Allgemeinheit unzutreffend ist. Denn danach bewilligen die Verwaltungen die Unentgeltlichkeit nur für den Fall, dass eine Haftung nicht in Anspruch genommen wird. Für den anderen Fall erachten die Verwaltungen ihr Interesse mithin durchaus nicht als gewahrt und fordern sie vielmehr auch für die Rückbeförderung selbständige Fracht. Die Fracht für Hinsendung der Waare kann also grundsätzlich als Entgelt für die Rücksendung des Ladezeugs wirthschaftlich und rechtlich nicht in Betracht kommen. Und jene Fracht wird zu solchem Entgelte auch nicht im Falle unentgeltlicher Rücksendung, da der Tarif den Willen bekundet, diese Unentgeltlichkeit auf die Frachtzahlung, sondern auf gewisse Bedingungen hinsichtlich der Haftpflicht zu bewilligen. Wenn die Bahnverwaltungen unter diesen Bedingungen im übrigen ihr Interesse durch die frühere Fracht für gewahrt erachten, so beseitigt diese Erwägung die Unentgeltlichkeit der Rücksendung rechtlich ebensowenig, wie die häufig vorkommende unentgeltliche Zugabe geringwerthiger Sachen seitens eines Kaufmannes an seine Kunden etwa deshalb zum unentgeltlichen Kaufe würde, weil der Kaufmann durch den abgeschlossenen oder einen noch abzuschliessenden Kauf „sein Interesse für gewahrt hält".

Endlich ist auch die Annahme mit allen etwa daraus zu ziehenden Forderungen abzulehnen, dass der Absender durch Stellung eigenen Ladezeuges im Interesse des Beklagten handelte. Denn der letztere war nicht einmal bedingt — wie hinsichtlich der Decken nach der oben unter 6 aufgeführten Vorschrift — verpflichtet, dem selbst verladenden Kläger Ladezeug zu stellen und wenn er Ladezeug gestellt hätte, würde er dafür ebenso wie für Decken einen Miethzins zu beanspruchen haben.

3. Ein Vertrag über unentgeltliche Beförderung von Gütern, wie er nach obigem der Rücksendung vom 24. Dezember zu Grunde liegt, ist aber kein Frachtvertrag, da zum Wesen des Frachtvertrags die Entgeltlichkeit gehört, vergl. Art. 390, 392, 6 des H.-G.-B., Wehrmann, Das Eisenbahn-Frachtgeschäft § 6, 1 § 11. Die Bahnverwaltungen, welche auch in ihrem Gewerbebetriebe vielfach andere Verträge als Frachtverträge schliessen, vergl. z. B. Wehrmann a. a. O. § 15 Seite 86, sind aber hinsichtlich der Bedingungen solcher anderer Verträge durch Art. 423 H.-G.-B. (Frachtführer) in keiner Weise beschränkt. Dies muss auch von Beförderungsverträgen gelten, dafern nur dem Versender dabei — wie vorliegenden Falles — der Abschluss eines gewöhnlichen Frachtgeschäfts nach Art. 422 H.-G.-B. offen gehalten wird.

Es konnte also rechtswirksam nicht nur eine Haftungsbeschränkung der im Schlusssatze des Art. 424 H.-G.B. bezeichneten Art, sondern auch, wie nach dem Wortlaute der Bestimmung unter 8 e geschehen ist, ein völliger Ausschluss der Haftung vereinbart werden. Welche Bedeutung diese Vereinbarung im Falle einer absichtlichen Verschuldung des Beklagten oder seiner Leute haben würde, kann hier, wo eine solche nicht in Frage steht, dahingestellt bleiben.

Der offen liegende Zusammenhang der Bestimmung unter 8 e mit den Vorschriften der §§ 64 ff., 70 des Eisenbahn-Betriebsreglements und namentlich wiederum der Zusammenhang dieses § 64 mit dem Art. 395 H.-G.-B. lassen aber weiter keinen Zweifel, dass unter Verlust im Sinne der ersteren Vorschrift das Gleiche zu verstehen ist, wie unter „Verlust" im Sinne jenes Art. 395. Nach diesem aber ist Verlust dann anzunehmen, wenn der Frachtführer ausser stande ist, das Gut dem Adressaten am Bestimmungsorte auszuhändigen, vergl. Gareis-Fuchsberger in Anmerkung 28 zu Art. 395 H.-G.-B. und die dort citirten Entscheidungen; Wehrmann a. a. O. § 15 S. 87.

Ein solcher Fall ist hier aber auch nach der Darstellung des Klägers gegeben. Wie denn Wehrmann a. a. O. ausdrücklich bemerkt: „So bildet z. B. die Ablieferung eines Gutes an einen unrichtigen Empfänger einen Fall des eigentlichen Verlustes für die Eigenthümer."

In Beachtung jener hiernach rechtswirksam von den Parteien zum Vertragsinhalt erhobenen Tarifvorschrift unter 8 e ist demnach die Klage abzuweisen, also das angefochtene Urtheil aufzuheben. Gemäss § 87 C.-P.-O. zog dies die Verpflichtung des Klägers nach sich, die Kosten beider Instanzen zu tragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl. Am Montag, den 11. Januar d. J. ist die Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl dem allgemeinen Verkehr übergeben worden und tritt von diesem Tage an der Fahrplan in Kraft.

Die Fahrpläne sind an den geeigneten Stellen und in den Wartesälen der Lokalbahn aufgehängt; auch können Taschenfahrpläne an sämmtlichen Billetverkaufsstellen der Lokalbahn gegen eine Gebühr von 10 ₰ und die Gütertarife gegen eine solche von 1 ℳ in Empfang genommen werden. (64)

Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft:
Die Direktion.
A. Noiriel.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird die an der Eisenbahnlinie Chemnitz-Adorf gelegene Station Schönheide vom 1. Februar d. J. ab den Namen

„Schönheider Hammer"

führen.

Dresden, am 2. Januar 1892. (65)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen. Infolge von Schneeverwehung war der Verkehr auf unsern Linien zwischen Independenta-Galatz vom 18./12. — 26./12. 1891 unterbrochen.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 9. Januar 1892. (66)
Die Generaldirektion.
(Amtliche Bekanntm. Forts. S. V.)

Nr. 1. Jahrgang 1892. Berlin, am 13. Januar 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	1	1	Packet	4 Schraubenschneider	1,5	1	Hannover Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
2	A B	901	1	Pack	Möbelklopfer —	4	2	Karlsruhe	Badische Stsb.	
3	A B	4055	1	Sack	Zwiebeln —	50	3	Kempten	Bayerische Stsb.	
4	A E	1	1	Kiste	Porzellan —	23	4	Bamberg	„	Bamberg beschr.
5	A G	3530	1	Sack	Paniermehl —	25	5	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Darmstadt-Mainz.
6	A K	344	1	Kiste	Christbaumschmuck	14	6	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
7	A R	10672	1	Fass	leer —	—	7	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
8	A S	1681	1	—	Schaukelstuhl —	18	8	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
9	A S	—	1	—	lebender Hammel —	—	9	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A V	164	1	Korb	leer —	4	10	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
11	A W	1/2	2	Pack	Schalterbäume —	128	11	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Hanau-Frankfurt a/M.
12	B	6	1	Fass	leer —	16	12	Mainz	„	Regensburg-Mainz.
13	B P	3182	1	Kiste	Kernseife —	27	13	Beckum-Ennigerloh	K. E.-D. Hannover	*)
14	C	3700/1	2	Ballen	Tuche —	152	14	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
15	C B	780	1	Sack	Garn? —	32,5	15	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	Adresse: Th. Kluge-Morras.
16	C C M auch W	124 — 19	1	Ballen	Lumpen —	154	16	Neuss	Linksrh. Köln	
17	C F	543	1	Kiste	? —	543	17	Augsburg	Bayerische Stsb.	
18	C R C	3950	1	„	? —	27	18	Coswig	K. E.-D. Erfurt	
19	C S	1/2	2	Kiste und Koffer	? —	70	19	Aix M.	Grand Central Belge	
20	C V	—	1	—	Ofenplatte —	4,5	20	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
21	D E	3519	1	Fass	leer —	36	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Berlin-Mainz.
22	D G	1084	1	Rolle	Messingblech —	32	22	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
23	E G	3749	1	Kiste	Lampen —	22	23	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
24	E R	876	1	Fass	ansch. Petroleum —	157	24	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
25	E T	6003	1	Kiste	unbekannt —	53	25	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
26	E W	3494	1	Ballen	? —	68	26	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Finsterwalde-Mainz.
27	F	1/2	7	Körbe	Margarine —	77	27	Simpelveld	Grand Central Belge	
28	F B	7637	1	Kiste	Blechkasten —	30	28	Crefeld	Linksrh. Köln	
29	F B	7651/2	2	Körbe	leere Flaschen —	63	29	Kirchhain	K. E.-D. Hannover	
30	F R	5537	1	Fass	leer —	9	30	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
31	F S	10354	1	Korbfl.	Lack —	13	31	„	„	
32	F S & C / R S & C	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	32	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
33	F T	3981/33	3	Fässer	Oel —	616	33	Bomerée	Grand Central Belge	
34	G C	5643	1	Kiste	Kinderspielwaaren —	25	34	Coblenz rh.	Linksrh. Köln	
35	G L	638	1	„	unbekannt —	11	35	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
36	G R C N (Adresse ausgekratzt)	2597 —	1 1	„ „	leer (beraubt) — leer (beraubt) —	—	36	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Bromberg	**)
37	G S	17	1	Sack	Pappendeckelabfälle	130	37	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
38	G W	136	1	Korb	Glasballon —	16	38	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
39	H	1	1	Sack	Leinewand u. 2 Säcke	8	39	Hannover Eilg.-Exp.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

*) Bei Schuppenrevision; bezettelt von Dortmund nach Beckum-Ennigerloh.
**) Die grössere ist 42 cm hoch, 44 cm breit, 57 cm lang; die kleinere 32 cm hoch, 27 cm breit, 29 cm lang.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
40	H	—	1	Eierkiste	leer —	—	40	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
41	H	—	1	Stück	Eisenrohr —	31	41	Strassburg	Elsass-Lothring.	
42	H A E	19211	1	„	Eisen —	3	42	„	„	
43	H B H	936	1	Kistchen	Gasapparate —	3	43	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt a/M.
44	H E	788	1	Kiste	Liqueur —	19	44	Wülfel	K. E.-D. Hannover	
45	H F B	11388	1	Sack	Abfallgarn —	71	45	Kempten	Bayerische Stsb.	Tuttlingen bez.
46	H G	2119	1	Kiste	leer —	18	46	Detmold	K. E.-D. Hannover	
47	H H	1	1	Sack	Säcke —	20	47	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	Wega-Frankfurt a/M.
48	H H	9503	1	Fass	leer —	23	48	Mainz	„	
49	H J	—	2	Kolli	Maschinentheile —	36	49	Passau	Bayerische Stsb.	Freihung bezettelt.
50	H L	—	1	Kiste	Hundebrot —	32	50	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
51	H S	31683	1	Korb	Wein —	15	51	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
52	H T	—	1	Kollo	Gusseisen —	5	52	Augsburg	Bayerische Stsb.	
53	H Z	3098	1	Ballen	Strickwolle —	30	53	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
54	J C	200	1	Fass	leer —	25	54	Aachen	Linksrh. Köln	
55	J E	6245/46	2	Fässer	Wein —	146	55	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
56	J H oder J B	2	1	Pack	Thermometer in Rupfen	1	56	Augsburg	„	
57	J K	3	1	Kiste	Marmorplatte —	50	57	Karlsruhe	Badische Stsb.	
58	J R	—	1	—	Gussstück —	18	58	Offenburg	„	
59	J S	10/12	3	Fässer	leer, gebr. —	—	59	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	594, 655 u. 664l haltend.
60	K	1871	1	Fass	leer, gebr. —	10	60	Altshausen	„	
61	K R T	—	3	Körbe	Margarine —	33	61	Simpelveld	Grand Central Belge	
62	K S	—	1	Pack	verz. Eimer —	11	62	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
63	L	—	3	Bund	Röste —	32	63	Karlsruhe	Badische Stsb.	
64	L C	—	1	Kolli	Ofentheil —	5	64	Cuxhaven	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
65	L M	6430	1	Fass	leer —	17	65	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
66	L R	891	1	„	leer, gebr. —	12	66	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
67	M H D L E L	500 574 54491	3	Fässer	leer —	126 112 101	67	Strassburg	Elsass-Lothring.	
68	CMF	58537/9 91469 83340 46528 92422	8	Kisten	leer —	?	68	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
69	M C	31	1	—	gusseis. Rad —	45,5	69	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	Firmenbez. Th. Mayfurth & Co., Frankfurt a/M.
70	M C	3538	1	Kiste	unbekannt —	38,5	70	Magdeburg Centr.	K. E.-D. Magdeburg	
71	M F	118	1	„	Fleischwaaren, Hülsenfrüchte u. Käse	28	71	Detmold	K. E.-D. Hannover	bez. Altdamm-Detmold.
72	M F C	2965	1	Ballen	Rips —	664	72	Geldern	Linksrh. Köln	
73	M H B	864/865	2	„	Reiswurzeln —	102	73	Augsburg	Bayerische Stsb.	
74	M N	1	1	Kiste	Käse —	45	74	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
75	M R	49	1	Sack	Roggen —	95	75	Grebenstein	K. E.-D. Elberfeld	
76	N	—	2	Eierkisten	— —	—	76	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
77	N L	—	1	Stück	Gussplatte —	9	77	Colmar	Elsass-Lothring.	
78	O	1	1	—	Gusstheil —	5	78	Lohr o. M.	Bayerische Stsb.	
79	R	—	2	Kisten	leer —	56	79	Augsburg	„	
80	R	9	1	Kiste	leer —	10	80	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt a/M.
81	R	9	1	—	eis. Cylinder —	9	81	München S. B.	Bayerische Stsb.	
82	R G R L	8	1	Bund	Leisten —	14	82	Waldshut	Badische Stsb.	Luzern bezettelt.
83	HK	18	1	Heringstonne	— —	18	83	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
84	S (Hrch. Scherffius, Fassfabrik, Mainz)	4	1	Fass	leer —	68	84	Mainz	„	
85	S	4266	1	Ballen	Bettfedern —	32	85	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt ab Prag.
86	S	2	1	Sack	Pflaumen —	90	86	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
87	S & C	7494	1	Fass	leer —	17	87	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Frankfurt a/M. Stsbh. u. Lübeck-Mainz.
88	S B	15	1	Kiste	Bücklinge —	7,5	88	München C. B.	Bayerische Stsb.	
89	S D	5604	1	Fass	leer —	12	89	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
90	S M	43	1	Bund	Messingstangen —	25	90	„	„	— Mainz.
91	S M C	2607	1	Ballen	Wollwaaren —	14	91	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
92	S T	5670	1	Fass	leer —	10	92	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
93	T	1665	1	„	Oel —	234	93	Würzburg	Bayerische Stsb.	
94	T S	110	1	„	ansch. Fett —	132	94	Blankenstein	K. E.-D. Elberfeld	
95	T W	16	1	Kiste	l. Flaschen —	16	95	Minden	K. E.-D. Hannover	bez. Linden K.-Minden.
96	V	—	1	Kollo	eis. Ofenroste —	2	96	Vorwohle	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
97	V K K	1142	1	Kiste	Gemälde —	25	97	Strassburg	Elsass-Lothring.	b. Schuppenrevision, alte Bezett.: Oldenburg-Hannover.
98	V S	—	1	Kiste (alt)	1 Schürze, 1 Sack, 1 eis. Bolzen u. verdorbene Esswaaren	14,5	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	W	1	1	Ballen	Säcke —	23	99	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
100	W	4095	1	Kiste	leer —	30	100	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Zettel: Nürnberg C. B.-Mannheim.
101	WH	145	1	Ballen	Filztuch —	24	101	Mainz	Hessische Ludwigsb.	ohne Frachtbriefaufgel., Mainz-Calw bezettelt.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
102	Andres	—	5	Bierfässer	leer —	?	102	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
103	J. V. V. Best-Falk Weisenau	—	1	Korb	Blechflasche —	14	103	Mainz	„	Weisenau.
104	Bouckes	—	1	—	Deckel —	9	104	Anvers Bs.	Grand Central Belge	auf Grund Bezettelung v. Gross-Heringen. Or. Papiere fehlen.
105	Camberg	4	1	Kistchen	Bücklinge —	5	105	Camberg	Hessische Ludwigsb.	
106	Danler & Co.	1	1	—	Wagendecke —	—	106	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
107	Dom	1026	1	Bierfass	leer —	24	107	„	„	
108	D. S. F. Elberfeld	4475	1	Ballen	Teppiche —	34	108	Bonn	Linksrh. Köln	
109	M. Feldler Mainz	—	1	—	Demijohn (leer) —	2	109	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
110	Frankenbräu	7211	1	Fass	leer —	17	110	Marburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
111	J. M. Heimann Konitz Wstpr.	—	1	Sack	Weizen —	85	111	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
112	Leihsack Gust. Heu	—	1	„	Hafer —	75	112	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
113	H. Keipe	1010	1	Fass	leer —	12	113	Marburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
114	G. Krauss	274	1	Bierfass	leer —	25	114	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
115	G. Künne Lehe	—	1	Sack	Kartoffeln —	27	115	Geestemünde L.	K. E.-D. Hannover	
116	Konitz resp. Zakrzewo	—	1	Kiste	Schnittergut —	47	116	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
117	Leber Bodenheim	—	1	Fass	leer —	12	117	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
118	Ledzu	—	1	Korb	? —	6,5	118	Marbais	Grand Central Belge	
119	M. H. Saalfeld	—	1	Pack	Schiefertafeln —	11	119	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
120	V. Schaffner	—	1	„	Körbe —	4	120	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
121	Schneider & Co.	—	2	„	leere Säcke —	70	121	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
122	L. G. L. Schwalbach Mainz	8	1	Kiste	leer —	21	122	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
123	Strauss	962	1	Fass	Wein —	61	123	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
124	Jos. Strauss Ww. Mainz	—	1	„	leer —	19	124	Mainz	Hessische Ludwigsb.	Eyach-Mainz.
125	Squilbin	39	1	—	Decke —	—	125	Ham sur Heure	Grand Central Belge	
126	Jul. Weinthal	—	1	Korb	leer —	2	126	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
127	C. Winterwerb	1870 2370	2	Fässer	leer —	30,5	127	Marburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
128	weisse	1	2	—	gusseis. Ofenröhren —	5	128	Berlin B. A.	K. E.-D. Erfurt	
129	weisse	1	1	—	Deckel z. Füllofen —	—	129	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
130	gelbe	1	10	—	eis. Töpfe	31	130	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
			3	—	eis. Tiegel					
			2	Kolli	Blechdeckel					
131	—	2	1	—	kleines Pferd (Spielzeug aus Papiermaché)	—	131	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
132	grüne	III	1	Bund	Bandeisen —	33,5	132	Cuxhaven	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
133	—	12	1	—	eis. Kessel —	57	133	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
134	—	52½	1	Fass	leer —	15	134	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
135	—	44	2	Pack	Seile —	4,5	135	Borgerhout	Grand Central Belge	
136	(Gepäckschein)	254	1	Sack	Kleidung —	13	136	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	ansch. einem Schnitter gehörig.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
137	—	305	1	Ballon	gefüllt —	80	137	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
138	—	839	1	Kübel	Schmierseife —	23	138	Heidelberg	Badische Stsb.	
139	—	2033	1	Fass	leer —	7	139	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
140	—	26669	1	—	Maschinenkasten (blau gestrichen)	5	140	Falkenburg	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
141	— weiss	—	1	—	Ofenplatte —	3	141	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
142	weisser Strich	—	2	Kolli	Haken —	5	142	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	ansch. zu einem Brunnenbohrgeschirr gehörig.
143	×	—	1	Korb	Eisenguss, ansch. Ofendeckel oder Klappen	26	143	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Hagen.
144		7777 9198 15891	3	Kisten	leer —	28	144	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
145		—	1	Sack	Rohzucker —	95,5	145	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	
146		9862	1	Kiste	? —	33	146	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Hamburg signirt.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
147	—	—	15	Stück	kief. Bretter, von 4—8 m Länge, 15 cm Breite	—	147	Vietz	K. E.-D. Bromberg	
148	—	—	1	—	Bufferscheibe —	—	148	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
149	—	—	1	—	Decke —	—	159	Aachen	Linksrh. Köln	
150	—	—	56	Stück	Eisen, 3—5 m lang —	—	150	Attendorn	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	1	Stange	Eisen, 1,42 m lang, 2,5 cm breit, 1 cm dick	2,5	151	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
152	—	—	1	Stück	Eisen —	11	152	Breslau	K. E.-D. Breslau	
153	—	—	2	Tafeln	Eisenguss —	59	153	Lindau	Bayerische Stsb.	
154	—	—	1	Sack	Fleisch —	16	154	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
155	—	—	1	—	eis. Gewicht —	1	155	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
156	—	—	1	Päckchen	8 kl. Gewichte —	—	156	„	„	
157	—	—	1	Kollo	Guss —	28	157	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
158	—	—	1	Bund	Guss —	7,5	158	Lauingen	Bayerische Stsb.	
159	—	—	1	—	eis. Haken —	5	169	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
160	—	—	1	—	Holzuntersatz —	5	160	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
161	—	—	1	—	eis. Kammrädchen —	9	161	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
162	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	45	162	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	1	—	gusseis. Kessel —	63	163	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
164	—	—	1	Kiste	leer —	1	164	Mainz	„	
165	—	—	1	„	leer —	34	165	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
166	—	—	1	Sack	Kleidungsst. u. Betten	?	166	Arnswalde	K. E.-D. Breslau	Schnittergut.
167	—	—	1	—	eis. Knierohr —	1	167	Breslau O. S.	„	
168	—	—	3 3 3	Henkelkörbchen Spankörbchen Körbe	leer —	7	168	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
169	—	—	1	Pack	Korbwaaren —	1	169	Heidelberg	Badische Stsb.	
170	—	—	1	—	gusseis. Kranz, ansch. Ofentheil	20	170	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	—	1	—	gusseis. Krone und Aufsatz für eine Pumpe	—	171	Breslau	K. E.-D. Breslau	
172	—	—	1 1 1	Oelfass Korbkanne Ballon	leer —	34 3 12	172	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	
173	—	—	2	Stück	Ofenrohr —	1	173	Mainz	„	
174	—	—	1	Verschlag	Ofentheil —	10	174	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	—	Ofenuntersatz mit Thür	5	175	Peine	K. E.-D. Hannover	
176	—	—	1	Sack	Paniermehl —	100	176	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
177	—	—	1	—	Privatdecke —	—	177	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
178	—	—	5	Stück	Roherze —	100	178	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
179	—	—	1	„	Rouleauxstange —	1	179	Strassburg	Elsass-Lothring.	
180	—	—	4	Pack	94 Säcke —	98	180	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
181	—	—	1	„	Säcke —	17	181	Frankfurt a. M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
182	—	—	1	Ballen	Säcke —	35	182	Worms	„	
183	—	—	1	—	Schranktheil mit Schublade	20	183	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
184	—	—	3	—	Schraubentheile —	1	184	Lindenau	Bayerische Stsb.	
185	—	—	1	Gbd.	Schwarzblech —	37	185	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
186	—	—	1	Stück	Staffelei —	4	186	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	b. Schuppen-rev.
187	—	—	1	Kollo	eis. Stangen —	16	187	Bremen	K. E.-D. Hannover	
188	—	—	2	—	Stehrosten —	7	188	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
189	—	—	1	Paar	neue Stiefeletten —	1	189	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
190	—	—	1	Bund	Stuhlrohr —	26	190	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
191	—	—	3	Ballen	Tabak —	69,5	191	Charleroi (Ville-Bane)	Grand Central Belge	
192	—	—	60	—	kleine gusseis. Theile (Verzierungen)	2	192	Harburg	K. E.-D. Hannover	beklebt von Halle a. S. 19/12.
193	—	—	1	—	neuer Unterlegerkasten —	—	193	Elberfeld Eil.	K E.-D. Elberfeld	
194	—	—	1	Kanne	Vaselin —	28	194	Ebelsbach-Eltmann	Bayerische Stsb.	
195	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	26,5	195	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	Weinfass	leer —	99	196	Konstanz	Badische Stsb.	
			1	„	leer —	108				

Amtliche Bekanntmachungen. (Fortsetzung.)

4. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Februar d. J. wird die an der Bahnstrecke Sangerhausen - Erfurt belegene Haltestelle Etzleben, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Fracht - Stückgutverkehr eröffnet.

Erfurt, den 8. Januar 1892. (67)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zu dem Tarif für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme der Stationen Langenbielau und Ober-Langenbielau,
2. Aufhebung des Ausnahmetarifs 10 (Kaffee, Kolonialwaaren etc.),
3. Aufnahme der Stationen Myslowitz und Winsen in den Ausnahmetarif 16 (lebendes Geflügel),
4. Einführung eines Ausnahmetarifs 17 für Holzstoff etc.,
5. Bestimmungen betreffend die Rückerstattung der Fracht bei reexpedirten Transporten sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 treten erst am 1. März d. J. ausser Kraft und werden die zu diesem Ausnahmetarif gehörigen Artikel von dem gedachten Tage ab zu den theils höheren, theils niedrigeren Sätzen der Ausnahmetarife 1 A und 1 B bezw. des Spezialtarifs I abgefertigt.

Exemplare des Nachtrages II sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 10. Januar 1892. (68)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Kies nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen. Am 15. Januar d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Kies von Luckenwalde nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft, über deren Höhe die Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 11. Januar 1892. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1892 tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Elberfeld und Köln (linksrheinisch) einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn und der K. Ungarischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Malz und Oelsaaten, sowie gebrauchte leere Säcke in Kraft, welcher wesentliche Frachtermässigungen enthält. Für diejenigen Ungarischen Stationen, für welche der neue Tarif keine Frachtsätze mehr enthält, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1892 in Gültigkeit.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Köln, den 9. Januar 1892. (70)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Altensteig der Württembergischen Staatsbahn in den Saarkohlen-Ausnahmetarif Nr. 7 einbezogen, Die Sätze für Altensteig sind durch Anstoss von 0,06 ℳ für 100 kg an diejenigen für Nagold zu bilden.

Die Verkehrsleitungsvorschriften der letztgedachten Station gelten auch für Altensteig.

Köln, den 8. Januar 1892. (71)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Mit Geltung vom 22. Februar d. J. gelangen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kohlen und Koks bei gleichzeitiger Aufgabe von 100 t ab Saarstationen nach Stationen der Französischen Ostbahn vom 1. Januar 1889 nur noch mit der Maassgabe zur Anwendung, dass der Frachtberechnung für Steinkohlen das Gesammt - Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt wird. Ergibt jedoch die Berechnung für jeden Wagen von mindestens 10 000 kg zu den Frachtsätzen des Saarkohlen - Ausnahmetarifs Nr. 21 vom 1. Juni 1889 eine niedrigere Fracht, als die erstere Berechnungsweise, so kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 zur Anwendung.

Bezüglich des Artikels „Koks“ verbleibt es einstweilen noch bei der seitherigen Frachtberechnung für das wirklich verladene Gewicht (mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen).

Köln, den 7. Januar 1892. (72)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Altensteig der Württembergischen Staatseisenbahn in den Hessisch-Württembergischen Gütertarif, sowie in den Tarif für den Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen und unser Tarifbüreau.

Mainz, den 7. Januar 1892. (73)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais Galizischen Ursprungs. Der für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1892 gültige, besonders ermässigte Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais Ungarischen Ursprungs in Ladungen von 10 000 kg von den Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangs - Stationen nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg, den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, sowie nach Station Berlin (Anhalt-Dresdener Bhf.) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, welcher bereits gemäss Bekanntmachung vom 28. v. Mts.

auf Mais Rumänischen Ursprungs ausgedehnt worden ist, findet nunmehr mit sofortiger Gültigkeit auch auf Mais-Sendungen aus Galizien gleichmässige Anwendung.

Breslau, den 9. Januar 1892. (74)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Die Station Algringen der Reichs - Eisenbahnen wird mit Wirkung vom 15. Januar l. J. ab in den im oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarif 5 für Eisenerze etc. einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen. (75)

Frankfurt a/M., den 8. Januar 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im diesseitigen Lokalverkehr vom 1. März 1890 tritt am 10. d. Mts. ein Nachtrag II in Geltung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Ergänzungen des Tarifs für Rundreisefahrkarten und Berichtigung von Druckfehlern.

Strassburg, den 6. Januar 1892. (76)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1892 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3000 M.: Nr. 96 136 259 276 285 387 491 584 632 641 765 823 877 895 924 990.

à 1500 M.: Nr. 1104 1186 1195 1201 1208 1212 1257 1361 1366 1387 1597 1714 1743 1745 1940 2043 2091 2170 2190 2255 2262 2271 2308 2310 2328 2374 2471 2532 2600 2677 2748 2771 2826 2834 2917 2960 3026 3045 3092 3135 3186 3188 3203 3297 3319 3322 3341 3347 3359 3427 3433 3446 3453 3461.

à 300 M.: Nr. 3874 3928 3933 4060 4096 4137 4248 4257 4303 4328 4400 4414 4557 4588 4602 4738 4819 4836 5382 5499 5619 5628 5635 5661 5674 5829 5843 5908 6009 6052 6371 6415 6455 6855 6986 7125 7183 7185 7203 7446 7453 7454 7506 7618 7746 7801 7980 8011 8012 8137 8148 8174 8216 8490 8619 8640 8725 8726 8806 8854 8864 8893 8911 8929 8934 8960 9135 9151 9168 9191 9268 9410 9506 9757 9946 10043 10090 10137 10204 10332 10394 10478 10523 10566 10574 10579 10624 10665 10731 10746 10818 10915 10969 11009 11057 11093 11206 11331 11348 11512 11580 11611 11615 11633 11642 11790 11895 11903 12007 12230 12332 12360.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 16 bis 20 und Anweisung sind vom 1. April 1892 ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 8. Januar 1892. (77)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1884)
à 300 M. Nr. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1888
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1888)
à 300 M. Nr. 7992.

III. Aus der Verloosung zum 1. April 1889
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 10 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1889)
à 1500 M. Nr. 2761.

IV. Aus der Verloosung zum 1. April 1890
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1890)
à 1500 M. Nr. 1873 2058.
à 300 M. Nr. 8849 9776 10202.

V. Aus der Verloosung zum 1. April 1891
(abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 14 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1891)
à 3000 M. Nr. 455.
à 300 M. Nr. 4089 5834 5997 6984 11011.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Zeitpunkten, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 8. Januar 1892. (78)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt.

Verdingung der Lieferung von

30 Stück zweiachsigen Güterzug - Gepäckwagen — in 2 Loosen,
60 Wagenradsätzen
120 Wagentragfedern } in je 1 Loose.
150 Spiralfedern

Termin am 30. Januar 1892, Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau, an welches auch die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gepäckwagen bezw. Wagenradsätzen bezw. Wagentragfedern bezw. Spiralfedern“ versehen, postfrei bis zum obigen Zeitpunkte einzusenden sind.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gegebenen Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Die Verdingungsunterlagen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder ebendaher gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 80 ₰ (für die Wagen) bezw. je 70 ₰ (für Radsätze, Trag- und Spiralfedern) unfrankirt bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 7. Januar 1892. (79)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 30. Januar 1892, Mittags 12 Uhr kommen in unserem Geschäftszimmer hier — Lindenstrasse 19 — alte für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare, auf den Bahnhöfen Löcknitz, Pasewalk und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen, während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Löcknitz, Pasewalk und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem Büreauvorsteher Steindamm hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Stettin, den 9. Januar 1892. (80)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Im Verlage von W. Heinrich, Strassburg i/E., erschien: **Taschen-Kalender für Reichs-Eisenbahnbeamte** auf das Jahr 1892, von J. Kirsch, Betriebssekretär. 2. Jahrgang. Preis 2 ℳ Ferner: **Karte der Reichs-Eisenbahnen** in Elsass-Lothr. u. der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, nebst deren Anschlussbahnen. (In Farbendruck.) Maassstab 1 : 600000. Preis 0,80 ℳ.

Technische Staatslehranstalten in Chemnitz.

Am **25. April 1892** beginnt ein neuer Lehrkurs
der Abtheilungen der **Königlichen Höhern Gewerbschule** für mechanische und chemische Technik und
der **Königlichen Werkmeisterschule** (für Werkführer und Meister von Maschinenfabriken, Spinnereien usw.).

Anmeldungen sind bis zum **10. April** zu bewirken.

Die Bauabtheilung der Höhern Gewerbschule, die Baugewerken-, Färber- und Seifensiederschule eröffnen ihre Kurse zu Michaelis. Gesuche um nähere Auskunft über die **besonders abzugebenden einzelnen** Abtheilungen sind **an die Direction der technischen Staatslehranstalten in Chemnitz** zu richten.

Regierungs-Professor **Berndt.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 5. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Januar 1892.

Inhalt:

Der Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn in Berlin.
Haarmann's geschichtl. Werk über das Eisenbahngeleise.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Ungarische Thronrede.
Beheizung der Wagen.
Die Bahn Lambach-Gmunden.
Ausbau d. Eisenb.-Linie Budweis-Salnau und deren Frachttarife.
Der Wechsel im Präsidium der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Einrechnung der Sonn- und Feiertage in die miethsfreie Benutzungsdauer.
Eisenb.-Vorkonzess. in Oesterr.
Durchführung der Viehseuchenkonvention mit Deutschland.
Die geheimen Refaktien der Ungarischen Staatsbahnen.
Vertrag der Ungar. Regierung mit der Donau-Dampfschifff.-Ges., betr. die Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn usw.
Verkehr u. Einnahmen im November 1891 auf den Oesterr.-Ungarischen Bahnen.
Betriebseinnahmen der Ungar. Staatsbahnen im Jahre 1891.
Enteignung einer bereits enteigneten Grundfläche (Rechtsfall).
Industrieller Bedarf der Wiener Stadtbahn.
Elektr. Kontaktvorrichtungen zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit.
Genussscheine, insbesondere die der Oesterr.-Ungar. Staatsbahn.
Der „Kondukteur".
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Konzessionsertheilungen:
Normalspurbahn Langenthal-Wauwyl.
Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen.
Gais-Gäbris. Gütschbahn.
Der Nationalrath und die Eisenbahnen.
Gotthardbahn.
Aus Südamerika:
Paraguay. Ecuador. Peru.
Bücherschau:
Der General-Gütertarif der K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Januarausgabe 1892.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn in Berlin.

Vortrag des Herrn Direktor, Bauinspektor a. D. **Kolle**, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 8. Dezember 1891.*)

Meine Herren! Es ist der Zweck meiner heutigen Mittheilungen, Ihnen eine allgemeine Beschreibung insbesondere des technischen Theiles eines Entwurfes für eine elektrische Untergrundbahn zu geben, welcher von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft aufgestellt ist und der seit einiger Zeit den maassgebenden Behörden zur Prüfung vorliegt. Nach den mannigfachen Erörterungen in der Tagespresse darf wohl angenommen werden, dass jede Anregung, der Reichshauptstadt neue Verkehrsmittel zu verschaffen, für zeitgemäss gelten kann und das Interesse weiter Kreise finden wird. Die Frage ist an sich nicht neu, sie lässt verschiedene Arten der Lösung zu und sie wird wohl endgültig entschieden und verwirklicht sein, ehe das Jahrhundert zur Neige geht.

Es sind jetzt fast 9 Jahre her, seitdem in unserem Verein (im Januar 1883) Herr Ober-Baurath Dircksen einen Vortrag über Stadtbahnen, insbesondere über eine neue Stadtbahn in Berlin hielt. Die Bahn war als Hochbahn gedacht, die Anwendung der Elektrizität als Zugkraft stellte schon damals Herr Dircksen als das beste Mittel hin, die Bahn für die ihr zufallende Aufgabe leistungsfähig zu machen. Seit der Zeit ist der Gedanke nicht wieder von der Bildfläche verschwunden. Die Elektrotechnik hat inzwischen gewaltige Fortschritte gemacht und, was damals für Zukunftsmusik gelten konnte, hat greifbare Gestalt bekommen. Ferner hat die vielfach erörterte Frage, ob es zweckmässiger sei, für den schnellen Stadt-Lokalverkehr eine Hochbahn oder eine Untergrundbahn zu wählen, eine Klärung durch das Vorgehen in anderen Weltstädten gefunden und wenn vor 9 Jahren jemand, der ernstlich von einer Untergrundbahn in Berlin hätte reden wollen, gewärtig sein musste, dass gute Freunde wohlmeinend seinen Pulsschlag untersuchen würden, so hat man jetzt weniger zu befürchten, nicht für ernst genommen zu werden, wenn man behauptet, dass eine Untergrundbahn auch in Berlin ausführbar ist. Ich darf wohl auf die durch den Bau des 3,2 km langen Mersey-Tunnels zwischen Liverpool und Birkenhead, des Severn-Tunnels von 7,25 km Länge gegebenen Beispiele verweisen und gestatte mir die Ansicht auszusprechen, dass, wenn man noch heute zu lesen bekommt, „weil eine Untergrundbahn in Berlin technisch unmöglich sei, könne nur eine Hochbahn in Frage kommen", dieses zuweilen ein ganz klein Bischen nach Pharisäerthum riecht. Ich meine, jedes System hat seine Vorzüge und Nach-

*) Mit Genehmigung des Herrn Vortragenden abgedruckt. Die Redaktion.

theile und, wo in dem einen Fall eine Hochbahn unbedingt den Vorzug verdient, wird in dem anderen die Untergrundbahn vortheilhafter erscheinen können. Am schlimmsten sind die Kritiker unter dem Sachverständigenmantel, welche sagen, „ich kenne die Sache zwar nicht näher, aber ich missbillige sie“. Von dieser Sorte habe ich mehrere kennen gelernt.

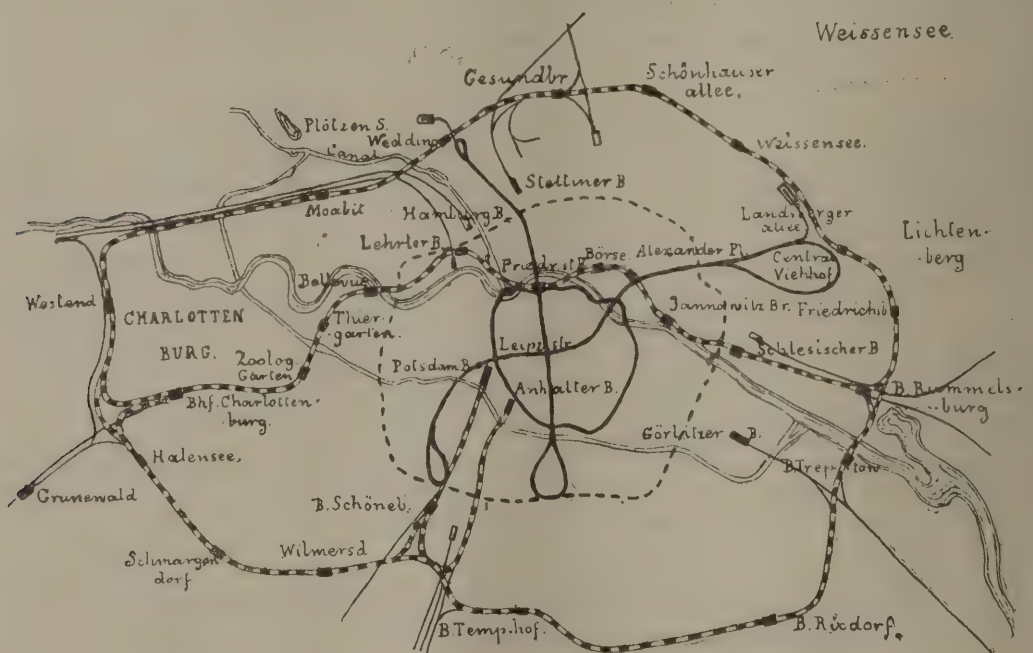
Von der Annahme ausgehend, dass in den Hauptstrassenzügen Berlins die Verkehrsmittel, d. h. die Pferdebahnen- und Omnibuslinien, nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, dass aber der von Jahr zu Jahr wachsende Verkehr auf die Schaffung neuer Beförderungsmittel hinweist, es daher geboten erscheint, zeitig neue Verkehrsgelegenheiten zu bieten, damit nicht über kurz oder lang eine Nothlage eintritt, ist von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft der Entwurf einer Untergrundbahn ausgearbeitet, welche nach der gedachten Art des Betriebes und der Betriebsmittel Anspruch auf die übliche Bezeichnung einer Stadtbahn haben dürfte.

Die geplante Tunnelbahn soll nach und nach sämmtliche Stadttheile unter einander verbinden. Sie schmiegt sich möglichst den Hauptverkehrsstrecken an, wie aus den Plänen zu ersehen und in Figur 1 generell angedeutet ist. Es sind thunlichst viele Berührungs- und Uebergangspunkte mit Verkehrsschwerpunkte im Centrum der Stadt, kann aber als Vollbahn nicht die bedeutendsten Strassenzüge verfolgen.

Die Verkehrsentwickelung, welche die Pferdebahnen- und Omnibuslinien genommen haben, beweist indessen, wie wichtig es ist, mit den Beförderungsanlagen die Hauptverkehrsadern aufzusuchen. Ich will nur hervorheben, dass nachweislich der Geschäftsberichte der „Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn“, d. i. des bedeutendsten Strassenunternehmens, die Zahl der beförderten Personen von rund 52 Millionen im Jahre 1881 auf 121 Millionen im Jahre 1890 gestiegen ist, während die Betriebslänge in derselben Frist von 132 km auf nur 220 km sich erhöht hat.

Dennoch hat der Massenverkehr der Strassen durch die Pferdebahnen allein nicht bewältigt werden können. Die Omnibusverbindungen sind in den wichtigsten Geschäftsstrassen, wo fast in Bruchtheilen von Minuten die Pferdebahnwagen der verschiedenen Linien einander folgen, mit dem Strassenverkehr in Wettbewerb getreten und betrug schon im Jahre 1888 die Zahl der Fahrgäste der verschiedenen Omnibuslinien über 23 Millionen, um ein Geringes mehr als die damalige Zahl der Reisenden auf der Stadt- und Ringbahn.

Wenn nach diesen beachtenswerthen Ergebnissen ab-



Süd-Ring.

Figur 1.

den über der Bahn liegenden Strassen vorgesehen, da nur bei einer derartigen Anordnung erwartet werden darf, dass die Untergrundbahn eine bequeme Beförderung bieten wird.

Die Bedeutung einer „Stadtbahn“ ist in der technischen Litteratur mehrfach eingehend erörtert worden. Bei der von Jahr zu Jahr zunehmenden Ausdehnung der Hauptstadt, dem Heranrücken der grossen und aufblühenden Vororte an die Weichbildgrenzen Berlins, ist das Bedürfniss einer thunlichst schnellen Beförderung zwischen den äusseren Stadtgebieten und dem Innern, dem Mittelpunkte Berlins, immer mehr hervorgetreten. Es liegt in der Natur der Sache, dass die jetzige Stadt- und Ringbahn, ungeachtet ihrer grossen Leistungsfähigkeit und wirthschaftlichen Bedeutung für Berlin und Umgebung dieses Verkehrsbedürfniss nicht ganz befriedigen kann, da sie in ihrer Eigenschaft als Vollbahn nur eine bestimmte und dabei im städtischen Gebiete nicht allzu breite Verkehrszone beherrscht. Sie berührt zwar die wichtigsten weichend von den bisher angewendeten Mitteln zur Ermöglichung bequemerer und vollkommener Verkehrsgelegenheiten auf eine unterirdische (Tunnel-) Bahn Bedacht genommen worden ist, so ist das darauf zurückzuführen, dass den in der Oberfläche der Strassen liegenden Bahnen in Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung gewisse Schranken auferlegt sind, die sich dann am fühlbarsten machen, wenn die Nachfrage nach Beförderung am grössten wird.

Eine Strassenbahn darf den übrigen Strassenverkehr nicht beeinträchtigen, sie ist vielmehr von letzterem abhängig und so ist es unausbleiblich, dass bei lebhaftem Verkehr die zulässige Geschwindigkeit der Strassenbahn, welche an sich nur mässig ist, nicht einmal erreicht werden kann, zumal, wenn ungünstiges Wetter, als beispielsweise Schneefall, auf die Fortbewegung erschwerend einwirkt.

Für kurze Fahrten wird eine derartige langsame Beförderung noch nicht nachtheilig empfunden, für längere Strecken

dagegen erweist sie sich als ein fühlbarer Mangel, als ein unmittelbarer Nachtheil. Da nun aber in dem Maasse, als Berlin an Ausdehnung zunimmt, die Nothwendigkeit, lange Strecken in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen, sich vergrössert und davon ein sehr grosser Theil der Bevölkerung betroffen wird, denn nach den statistischen Aufzeichnungen der Stadt Berlin müssen über 50 % der Einwohner ihre Wohnung verlassen, um ihrer Berufsthätigkeit nachzugehen, so dürfte eine Bahnanlage zeitgemäss sein, durch welche die schnelle Beförderungsweise der Vollbahn mit den Vortheilen des Strassenbahnverkehrs zu vereinigen bezweckt wird.

Die Einwohnerzahl von Berlin beträgt gegenwärtig etwa 1 625 000 Personen. Die Bevölkerungszunahme in den letzten 12 Monaten wird zu 50 000 angegeben. Auch die Vororte haben sich dementsprechend entwickelt. Schöneberg ist binnen Jahresfrist von 28 700 auf 32 500, Charlottenburg von 76 800 auf 84 000 Einwohner gekommen. Das sind Zunahmen von 14 bezw. 10 %. Mit Schöneberg und Charlottenburg zusammen beträgt die Bewohnerzahl des durch unbebaute Flächen nicht mehr getrennten Häusermeeres 1 741 000 Seelen (vergl. Nr. 670 1891 der „Nat.-Ztg."). Diese Zahlen veranschaulichen die Entwickelung besser als alles andere.

Es ist ferner zu bedenken, dass eine ausserhalb der Strassenoberfläche liegende und dennoch den Strassenzug verfolgende Bahn sehr wohl geeignet ist, die Unfälle, welche durch das Strassenfuhrwerk herbeigeführt werden, einzuschränken. Die Zahl der durch Strassenfuhrwerk verletzten Personen ist keineswegs gering. Nach den Mittheilungen des Königlichen Polizeipräsidiums wurden in den Jahren 1886—1888 nicht weniger als 3 374 Personen durch Strassenfuhrwerk verletzt und die Zahl der nicht zur Kenntniss der Behörde gelangten Verletzungen dürfte auch nicht unbedeutend sein.

An einzelnen Hauptverkehrs-Kreuzungen ist nach den amtlichen Zählungen die Zahl der passirenden Fussgänger und Fuhrwerke eine so erhebliche, dass jede Entlastung im Interesse der Verkehrssicherheit willkommen sein würde. Nach den Mittheilungen im „Reichsanzeiger" wurden beispielsweise 1891 während 16 Stunden (von 6 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends) an folgenden, in den Bereich des vorliegenden Projektes gezogenen Verkehrspunkten gezählt:

	Fussgänger	Fuhrwerke
1. Ecke Friedrichstrasse und Unter den Linden	120 016	13 479
2. Königstrasse unter der Stadtbahn	100 807	10 016
3. Bellealliancebrücke	91 530	8 823
4. Potsdamer Platz	87 266	17 368
5. Ecke König- und Spandauerstrasse	84 975	9 984
6. Ecke Chaussee- u. Invalidenstrasse	82 955	13 449

Die geplante Untergrundbahn würde ferner im mittleren Theile der Friedrichstrasse die so sehr entbehrte Bahnverbindung schaffen, die Durchkreuzung der Strasse Unter den Linden ermöglichen, welche in der Strassenoberfläche selbst wiederholt als unthunlich angesehen werden musste. Ein geringer, aber immerhin erwähnenswerther Vortheil dürfte ferner darin liegen, dass die bei festlichen Aufzügen, Empfängen Allerhöchster Herrschaften usw. im verkehrspolizeilichen Interesse ausgeführte Absperrung bestimmter Strassenzüge, welche jetzt ohne eine mehr oder weniger schwere Verkehrsstockung kaum zu ermöglichen ist, weniger störend sein wird, wenn die Untergrundbahn den Verkehr der vorübergehend getrennten Stadtbezirke vermitteln kann.

Es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob in einer, die Hauptverkehrsadern verfolgenden Untergrundbahn nicht eine Beeinträchtigung der berechtigten Interessen der Pferdebahn-Gesellschaften zu sehen ist? Nach den in anderen Grossstädten gemachten Erfahrungen glaube ich, dieses verneinen zu müssen.

Nur vorübergehend wird der Pferdebahnverkehr eine schwache Einbusse erleiden. Die in Newyork gemachten Erfahrungen, wo zuerst in der bekannten Hochbahn das Beispiel einer Stadtbahn mit schnellerer Beförderung gegeben wurde, beweisen, dass beide Unternehmungen neben einander bestehen und zur wirthschaftlichen Blüthe gelangen können. Auf den in Newyork von Stadt- und Pferdebahn gemeinschaftlich verfolgten Linien ist der Verkehr der letzteren nur kurze Zeit um nicht mehr als 10 % zurückgegangen.

Das findet seine Erklärung darin, dass beide Bahnen verschiedene Aufgaben zu erfüllen haben. Den Pferdebahnen und Omnibussen werden stets die kurzen Strecken verbleiben, welche überhaupt diesen Unternehmungen am willkommensten sein müssen; denn ein häufiges Wechseln der Fahrgäste auf einer Betriebsstrecke gibt den wirthschaftlichen Nutzen. Der Stadtbahn (Untergrundbahn) würden die langen Strecken gebühren; denn erst bei etwa 2 km beginnen die Vortheile der schnelleren Beförderung, welche es den Fahrgästen angemessen erscheinen lassen wird, sich der Mühe zu unterziehen, ein anderes Niveau aufzusuchen, um fahren zu können. Hierbei ist vorausgesetzt, dass die reine Fahrgeschwindigkeit der Züge der Untergrundbahn auf mindestens 25 km in der Stunde gebracht wird, gegen 10 km bei den Pferdebahnen.

Um die Untergrundbahn für das Publikum nützlich zu machen, genügt es nicht, an und für sich eine grössere Geschwindigkeit zu erreichen, sondern es muss auch Vorsorge getroffen werden, dass die Bahn mit einem möglichst geringen Zeitaufwande von der Strasse aus erreicht bezw. verlassen werden kann. Die Stationen müssen daher annähernd so zahlreich sein, als die Haltepunkte der Pferdebahnen und es darf den Reisenden keine körperliche und zeitraubende Anstrengung bei den Ab- und Zugängen zugemuthet werden. Aus diesem Grunde sind auf allen Stationen hydraulische Aufzüge vorgesehen, welche für einen Auf- oder Niedergang nicht mehr als eine halbe Minute Zeit erfordern. Auf die technischen Einzelheiten komme ich später zurück.

Wenn ich die besonderen Vortheile einer die Hauptstrassenzüge verfolgenden Untergrundbahn dahin zusammenfasse, dass dieselbe

a) den Strassenverkehr nicht behindert,
b) im Betriebe nicht durch Witterungseinflüsse beeinträchtigt wird,
c) die grosse Leistungsfähigkeit der Theilbarkeit des Verkehrs, wie solche bei den Strassenbahnen charakteristisch ist, mit der grösseren Geschwindigkeit der Vollbahn vereinigt,

so glaube ich des weiteren noch hervorheben zu sollen, dass es für eine gedeihliche Entwickelung eines solchen Unternehmens nothwendig ist, von der Anwendung der Bau- und Betriebsweise der Vollbahnen abzusehen und zwar sowohl zu dem Zwecke, die Bahn dem Bedürfnisse des Stadt-Personenverkehrs mehr anzupassen, als auch zu dem Zwecke, die Kosten der baulichen Einrichtung und die des Betriebes mit den zu erwartenden Erträgnissen in ein angemessenes Verhältniss zu bringen.

Als wesentlichste Abweichung der projektirten Bahn von den Vollbahnen in baulicher Beziehung ist namentlich die Verwendung der Schmalspur (1 m Spurweite) anstatt der Normalspur hervorzuheben. Dieselbe ermöglicht es, die Bahn in Kurven von kleinen Radien zu führen, wie das an einzelnen Stellen nothwendig ist, um den Haupt-Verkehrsstrassen in wünschenswerther Weise folgen zu können. Dabei wird die Bahn durch die Schmalspur nicht wesentlich beeinträchtigt.

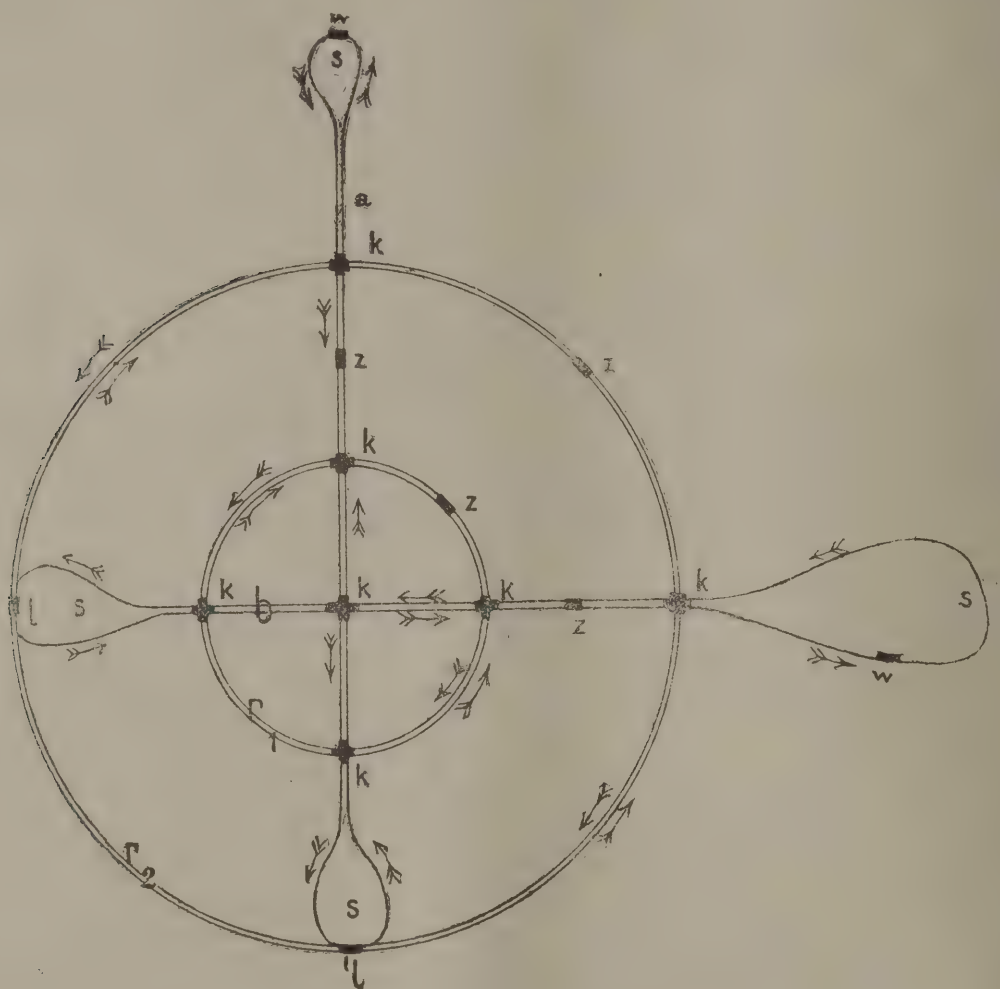
Was den Betrieb auf der geplanten Untergrundbahn anlangt, so muss die Verwendung von Dampfkraft für denselben ausgeschlossen erscheinen, da selbst bei den sorgfältigsten Ventilationsanlagen die Erhaltung einer gesunden Luft in den Tunneln nicht möglich sein würde. Für eine Tunnelbahn ist der elektrische Betrieb der günstigste und dieser daher für die Untergrundbahn vorgesehen. Man geht damit nicht etwa zu etwas ganz Neuem, Unerprobten über, kann vielmehr auf die Londoner City- und Southwark-Untergrundbahn verweisen, wo der elektrische Betrieb sich auf's Beste bewährt.

Die Anwendung der Elektrizität als Betriebskraft ermöglicht es, Züge in kurzer Folge — es sind 3 Minuten ange-

nommen — abzulassen, weil die Luft in den Tunneln durch dieselbe nicht verdorben wird und die Zugkraftkosten geringer sind, als bei Benutzung jeder anderen treibenden Kraft. Es kann daher die häufige Fahrgelegenheit geboten werden, wie sie der weltstädtische Verkehr erheischt.

Jeder Zug, aus einer elektrischen Lokomotive und 3 Wagen bestehend, soll Fassungsraum für je 120 Personen haben. Für die schnelle Beförderung ist auch ein einfacher Fahrkartendienst Bedingung. Deshalb ist an die Einführung eines Einheitssatzes für jede Fahrt ohne Rücksicht auf die Streckenlänge gedacht. Bei Anwendung des Zehnpfennigtarifs werden die Vortheile einer derartigen Bahnverbindung für weite Klassen der Bevölkerung sich Geltung verschaffen.

Die Untergrundbahn lässt sich, wie noch weiter ausgeführt werden wird, in 2 Axen- und 2 Ringstrecken eintheilen.



Figur 2.

Selbstverständlich kann es nicht in der Absicht liegen, alle Linien gleichzeitig auszuführen, sondern man wird die Bedürfnissfrage für die Reihenfolge der Bauausführung entscheiden lassen. Die Nord-Südlinie: Wedding-Friedrichstrasse-Kreuzberg ist unseres Erachtens diejenige, welche zunächst in Angriff genommen werden muss. Hieran würde sich der Bau der West-Ostlinie: Schöneberg-Potsdamer-Leipziger-Königstrasse-Viehhof anschliessen und darauf der des inneren Ringes. Der zweite Ring wird vielleicht erst nach Jahrzehnten als nothwendig sich erweisen. Er ist jetzt schon angedeutet, um den organischen Ausbau des Untergrund-Bahnnetzes nachzuweisen.

Ich komme jetzt zu einer kurzen Beschreibung der Bahnanlage.

Was zunächst das System anbetrifft, so ist schon bemerkt, dass der Plan davon ausgeht, im Laufe der Zeit sämmtliche Stadttheile untereinander durch elektrische Untergrundbahnen zu verbinden. Es ist daher ein netzartiges System von Bahnen über die Stadt ausgebreitet gedacht.

Das Prinzip dieses Systems sei an der Hand der nachstehenden Skizze (Figur 2) erläutert:

Zwei als Axen des Systems zu betrachtende Axenstrecken *a* und *b* kreuzen sich über einander in der Mitte des Systems. Jede dieser Axenstrecken wird kontinuirlich betrieben, derart, dass die Züge auf einer in der Fahrrichtung rechts gelegenen Tunnelstrecke entlang fahren, am Ende der Strecke in eine Schleife *s* wenden und auf dem Nachbargleise der Axenstrecke zurückkehren.

Diese Axenstrecken werden in angemessenen Entfernungen von den Doppel-Ringstrecken r^1 und r^2 in verschiedener Höhenlage gekreuzt, bezw. berührt, welche ebenfalls kontinuirlich betrieben werden, indem der eine Geleistunnel jeder Ringstrecke rechts, der andere links befahren wird.

Um das Uebersteigen von der einen Linie auf die andere zu ermöglichen, sind an den Kreuzungs- und Berührungsstellen die Kreuzungsstationen *k*, bezw. die Berührungsstationen *l* eingerichtet.

Innerhalb der einzelnen Strecken sind ausserdem noch Zwischenstationen *z* und in den Schleifen die eingeleisigen Schleifenstationen *w* angelegt.

Hiernach hat sich folgende Wahl der Strecken für Berlin ergeben:

a) Die Axenstrecke Friedrichstrasse.

1. Die von Süd nach Nord führende Axenstrecke, welche der Kürze halber die Friedrichstrassen-Strecke genannt werden soll.

Dieselbe führt als Doppelbahn durch die ganze Friedrichstrasse und Chausseestrasse. Die am südlichen Ende gelegene Schleife geht durch die Bellealliancestrasse, Bergmannstrasse und Zossener Strasse. Am nördlichen Ende liegt die Schleife auf dem Weddingplatz.

Auf dieser Strecke sind folgende 14 Haltestellen vorgesehen:

die Kreuzungsstationen: Bellealliance-platz, Leipziger Strasse, Bahnhof Friedrichstrasse, Invalidenstrasse;

die Zwischenstationen: Markthalle Nr. 2, Kochstrasse, Jägerstrasse, Unter den Linden, Karlstrasse, Oranienburger Thor und Eiskeller;

die Schleifenstationen: Gneisenaustrasse und Wedding;

die Berührungsstation: Bergmannstrasse.

b) Die Axenstrecke Leipziger Strasse.

2. Die von Süd-West nach Nord-Ost führende Axenstrecke, welche in der Folge die Leipziger Strassen-Strecke genannt werden soll.

Dieselbe führt als Schleifenstrecke im Süd-Westen durch die Bülow-, Manstein-, Stubenrauchstrasse und einen Theil der Potsdamer Strasse bis zur Bülowstrasse zurück, geht dann als Doppelbahn durch die Potsdamer Strasse über den Leipziger Platz, die Leipziger Strasse bis zum Spittelmarkt entlang; von hier ab nimmt die Bahn unter den Häusern und beiden Spreearmen hinweg und die Gertraudten-, Brüder-, Breite- und Poststrasse kreuzend, die direkte Richtung nach dem Rathhause auf, verfolgt dann die Königstrasse bis zum Alexanderplatz, um sich von hier durch die Landsberger Strasse nach dem Landsberger Thor zu wenden. Hier beginnt die durch die Friedenstrasse, den Weidenweg, am Central-Viehhof und der Ringbahnstation Landsberger Allee entlang führende und in der Landsberger Allee nach dem Landsberger Thor zurückkehrende Schleifenstrecke.

An Haltestellen weist diese Strecke die folgenden 18 auf:

die Kreuzungsstationen: Potsdamer Platz, Friedrichstrasse, Rathhaus und Büschingplatz;

die Zwischenstationen: Kurfürstenstrasse, Potsdamer Brücke, Wilhelmstrasse, Jerusalemer Strasse, Spittelmarkt, Breitestrasse, Alexanderplatz, Landsberger Thor;

die Schleifenstationen: Yorkstrasse, Friedenstrasse, Central-Viehhof, Landsberger Allee und Tilsiter Strasse;

die Berührungsstation: Schöneberg.

c) Die innere Ringstrecke.

3. Die innere Ringstrecke führt über den Potsdamer Platz, die Königgrätzer Strasse nach dem Brandenburger Thor und der Sommerstrasse, durchquert dann, unter Berührung der Luisenstrasse, wiederholt die Spree, geht die Georgenstrasse unter Kreuzung der Friedrichstrasse am Stadtbahnhof entlang, und führt unter dem Kupfergraben, Lustgarten und der Kaiser Wilhelmbrücke hinweg zum Rathhaus.

Von hier ab geht es unter Berührung des Molkenmarktes und Unterkreuzung der beiden Spreearme nach der Neuen Rossstrasse, Dresdener Strasse, Prinzenstrasse, Gitschiner Strasse, Bellealliance-platz und durch die Königgrätzer Strasse zurück nach dem Potsdamer Platz.

An dieser Strecke sollen folgende 12 Haltestellen eingerichtet werden:

die Kreuzungsstationen: Potsdamer Platz, Bahnhof Friedrichstrasse, Rathhaus und Bellealliance-platz;

die Zwischenstationen: Brandenburger Thor, Luisenstrasse, Börse, Molkenmarkt, Neue Rossstrasse, Moritzplatz, Gitschiner Strasse und Anhalter Bahnhof.

d) Die äussere Ringstrecke.

4. Dieselbe führt von Schöneberg über den Nollendorfplatz durch die Maassenstrasse, Lützowplatz, Hofjäger-Allee, den Thiergarten, unter Kreuzung der Spree am Schloss Bellevue, durch die Paulstrasse nach dem Landgerichtsgebäude. Von hier werden die ganze Invalidenstrasse, die Fehrbelliner Strasse, Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee und Neue Königstrasse berührt und die Bahn wendet sich dann durch die Barnimstrasse nach dem Büschingplatz. Sie verfolgt dann die Wassmann-, Grosse Frankfurter und Andreasstrasse, kreuzt an der Schillingsbrücke die Spree, geht an Bethanien vorüber, die Mariannenstrasse entlang, kreuzt an der Kottbuser Brücke den Landwehrkanal, führt die Gräfestrasse bis zur Hasenhaide entlang und wendet sich durch die Bergmann- und Kreuzbergstrasse nach Schöneberg zurück.

An dieser Strecke sind folgende 20 Haltestellen geplant:

die Kreuzungsstationen: Invalidenstrasse und Büschingplatz;

die Zwischenstationen: Nollendorfplatz, Thiergartenstrasse, Grosser Stern, Landgerichtsgebäude, Lehrter Bahnhof, Stettiner Bahnhof, Brunnenstrasse, Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee, Neue Königstrasse, Grosse Frankfurter Strasse, Schlesischer Bahnhof (Stralauer Thor), Bethanien, Heinrichplatz, Hasenhaide und Viktoriapark;

die Berührungsstationen: Schöneberg und Bergmannstrasse.

Endlich sind noch die Anschlussstrecken für die Betriebs- und Werkstättenbahnhöfe zu erwähnen.

Es sind derartige Anlagen für jede der beiden Axenstrecken vorzusehen. Geeignete Plätze müssen an den Enden der Axenstrecken ausgewählt werden.

Der Anschluss der Ringstrecken an die Betriebsbahnhöfe wird auf den Axenstrecken vermittelt, indem an einigen Kreuzungsstellen kurze Uebergangsstrecken zwischen den Ring- und Axenstrecken hergestellt sind, so am Leipziger Platz und Bellealliance-platz für den inneren Ring, und am Büschingplatz und der Invalidenstrasse für den äusseren Ring.

Ueber die Stationirung und Länge der einzelnen Bahnstrecken geben die Lage- und Höhenpläne Aufschluss.

Ich will nur erwähnen, dass die Länge des einfachen Tunnels

der Friedrichstrassen-Strecke . .	12,998	km,
„ Leipziger Strassen-Strecke . .	18,992	„
„ inneren Ring-Strecke	16,418	„
beträgt, also in Summa	48,408	km

Zur Begründung der gewählten Linienführung lässt sich folgendes anführen.

Für die Wahl der Lage der einzelnen Strecken in horizontalem Sinne sind im wesentlichen die Verkehrsinteressen ausschlaggebend gewesen.

So soll die Friedrichstrassen-Strecke den lebhaften und bisher in besonders ungenügender Weise durch die bestehenden Verkehrsanstalten vermittelten Verkehr von dem Süden nach dem Norden der Stadt an seinen Hauptadern, der Friedrich- und Chausseestrasse treffen und auch den südlich des Landwehrkanals vor dem Halleschen Thor gelegenen Stadttheil, der bei Deckung seiner Bedürfnisse zumeist auf die Friedrichstadt angewiesen ist, anschliessen.

Als besonders verkehrsreiche Punkte dieser Strecke sollen nur Bellealliance-platz, Leipziger Strasse, Unter den Linden, Bahnhof Friedrichstrasse, Oranienburger Thor, Invalidenstrasse und Wedding hervorgehoben werden.

Die Leipziger Strassen-Strecke soll den Osten mit dem Westen und beide mit der Mitte der Stadt verbinden. Auch diese Strecke sucht die verkehrsreichsten Strassen auf. Mit ihrer südwestlichen Schleifenendigung berührt sie den lebhaft aufblühenden Vorort Schöneberg in der Nähe der daselbst befindlichen Eisenbahn-Haltestelle und einen Theil der von dem wohlhabenden Mittel- und Beamtenstand bewohnten, mit ihrem geschäftlichen und dienstlichen Verkehr zumeist auf die mittlere Stadt angewiesenen Stadtgegenden des Westens, durchläuft die verkehrsreiche Potsdamer und Leipziger Strasse und sucht dann das geschäftige Treiben der Strassen von Alt-Cölln

und der Königstadt auf, um insbesondere die Verkehrsmittelpunkte am Spittelmarkt, Rathhaus und am Alexanderplatz zu treffen. Von hier ab verfolgt die Strecke bis zum Landsberger Thor die nach dem industriellen Osten führende lebhafte Hauptstrasse, die Landsberger Strasse und löst sich jenseits dieses Thores zu einer weiter ausgreifenden Schleifenstrecke auf, welche die arbeiterreichen Gegenden des städtischen Ostens, den Central-Viehhof, die Ringbahn, die vielbesuchten Vergnügungslokale an der Landsberger Allee, das städtische Krankenhaus Friedrichshain, den Friedrichshain, sowie die daselbst befindlichen zahlreichen Kirchhöfe anschliesst.

Der inneren Ringstrecke verblieb die Aufgabe, die inneren Stadttheile an die vorbesprochenen Axenstrecken anzuschliessen und so die innere Stadt sowohl unter sich selbst, als auch mit der äusseren zu verbinden.

Für die vier Kreuzungsstationen des Ringes mit den Axenstrecken sind die Verkehrsknotenpunkte: Potsdamer Platz, Stadtbahnhof Friedrichstrasse, Rathhaus und Bellealliance-platz gewählt. Auf den zwischen diesen Stationen gelegenen Strecken wird durch Zwischenstationen das Brandenburger Thor mit seiner Nachbarschaft (der Strasse Unter den Linden, des östlichen Thiergartens, des neuen Reichstagsgebäudes, des Kroll'schen Etablissements und des Generalstabsgebäudes) angeschlossen und die verkehrsreiche Luisenstrasse mit der benachbarten Charité getroffen.

Weiterhin erreicht die Ringstrecke in der Kaiser Wilhelmstrasse die Nachbarschaft der Börse, nimmt am Molkenmarkt dessen Verkehr und den Verkehr der lebhaften Stralauer Strasse auf, erreicht in der Neuen Rossstrasse das kräftig pulsirende Leben der Rossstrasse, Jakobstrasse und Wallstrasse, wendet sich dann dem Verkehrs-Knotenpunkt am Moritzplatz zu, schliesst mit Haltestelle Gitschiner Strasse diese sowohl wie die frequente Skalitzer Strasse an und nimmt endlich den Verkehr des Anhalter und des Potsdamer Bahnhofes auf.

Der Zweck des äusseren Ringes endlich besteht darin, die neueren Stadttheile der Peripherie, soweit dieselben von den Axenstrecken nicht berührt werden, an das System anzuschliessen. Er durchschneidet daher im Westen die vornehmen Gegenden des Nollendorfplatzes und der Thiergartenstrasse, gewährt dem erholungsbedürftigen Publikum im Thiergarten eine Haltestelle, sucht das vielbenutzte Landgerichtsgebäude in Moabit, den Lehrter Bahnhof, die Invalidenstrasse an ihrer verkehrsreichen Kreuzung mit der Chausseestrasse, den Stettiner Bahnhof und die Verkehrsader der Brunnenstrasse auf, gewährt der Schönhauser und Prenzlauer Allee, sowie der Neuen Königstrasse — sämmtlich lebhafte Verkehrsadern — Anschlüsse, geht dann, am Büschingplatz den Verkehr der Leipziger Strassen-Axenstrecke aufnehmend, in die starkbelebte Grosse Frankfurter Strasse und befindet sich mit der Haltestelle Stralauer Platz in der Nähe des Schlesischen Bahnhofes, gleichzeitig den starken Verkehr der längs der Spree liegenden Strassen aufnehmend. Es folgt dann die Haltestelle Bethanien, der vom Görlitzer Bahnhof kommende Verkehr wird am Heinrichplatz aufgenommen; die Station Hasenhaide gewährt den daselbst liegenden Vergnügungsorten, den Militär-Schiessständen und vor allem dem benachbarten Rixdorf die gewünschte Verbindung. In der Bergmannstrasse soll dann der Uebergang auf die Friedrichstrassen-Strecke, in der Station Schöneberg derjenige auf die Leipziger Strassen-Strecke stattfinden, während die zwischen beiden liegende Haltestelle Viktoriapark sowohl diesen, wie die benachbarten zum Theil vornehmen Strassen und das Tivolietablissement anschliesst.

Die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse sind in den Lage- und Höheplänen angegeben.

Die Anwendung einer Schmalspur von 1 m Weite sowie die Verwendung vierachsiger mit Wendegestellen versehener Maschinen und Wagen gestattet es, die Bahn mit Kurven von nur geringem Halbmesser auszuführen. Es ist dies um so mehr wünschenswerth, als die Unterführung der Tunnelstrecken unter monumentalen Gebäuden, Häuserblocks, tief gegründeten Brücken vermieden werden soll, soweit die Schlankheit der ganzen Linienführung nicht wesentlich hierunter leidet. Aus diesen Gründen ist es für zweckmässig erachtet worden, in den Betriebsstrecken Kurven bis zu einem Halbmesser von 50 m zuzulassen, obgleich die gedachten Umstände noch erheblich geringere Halbmesser zulassen würden. Dieser Minimalhalbmesser kommt nur einmal in der Schleife auf dem Weddingplatz — in welcher die Züge ohnehin mit geringer Geschwindigkeit fahren — vor, desgleichen findet sich der nächstgeringste Halbmesser von 75 m nur zu beiden Seiten der Kreuzungsstation Potsdamer Platz der inneren Ringstrecke auf die kurzen Längen von 23 und 24 m.

Dagegen sind Halbmesser von weniger als 50 m in den wenigen kurzen Uebergangsstrecken von Axen- zu Ringstrecken (am Bellealliance-, Leipziger und Büschingplatz, sowie an der Invalidenstrasse) für zulässig erachtet worden. Da diese Strecken nur mit geringer Geschwindigkeit von den Zügen zwecks Auswechselung befahren werden, so erschien die Anwendung dieser Halbmesser unbedenklich.

Für die Lage der Bahnen im vertikalen Sinne waren im wesentlichen die Tiefenlage der Kanalisationsröhren an denjenigen Punkten, an welchen Stationen anzulegen sein werden, ferner die Sohlentiefen der Spree und des Landwehrkanals an den Durchquerungsstellen und endlich die Höhenlage der einzelnen Linien an ihren Kreuzungsstationen maassgebend. Mit Rücksicht auf eine mögliche Entwässerung der Tunnelstrecken von Sickerwasser an einzelnen Stellen wurden ferner längere Horizontalstrecken vermieden, und flachere Neigungen als 1:2000 nicht mehr für zweckmässig gehalten.

Aus den Plänen ist ersichtlich, dass auf der Friedrichstrassen-Strecke die grösste Neigung 1:730, auf der Leipziger Strassen-Strecke 1:50, auf der inneren Ringstrecke 1:150 ist. Vorherrschend ist auf allen Linien das Neigungsverhältniss 1:2000.

Die kurzen Verbindungstunnel zwischen Axen- und Ringstrecken behufs Ueberführung der Betriebsmittel haben Neigungen von 1:25 erhalten, was in Anbetracht der geringen Benutzung dieser Strecken ausreichend erscheint.

(Schluss folgt.)

Haarmann's geschichtliches Werk über das Eisenbahngeleise.

Seit lange ward von zahlreichen Eisenbahn-Fachmännern das Fehlen eines Werkes, in welchem die mannigfaltigen Geleisekonstruktionen, namentlich diejenigen der neueren Zeit, in einer dem Leser die Gewinnung eines bestimmten Urtheils ermöglichenden Ausführlichkeit und Klarheit dargestellt und besprochen würden, als eine wesentliche Lücke in der Fachlitteratur betrachtet. Auf die Beibringung einer zur Ausfüllung dieser Lücke geeigneten Bearbeitung des bezeichneten Stoffes hat der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin schon vor mehreren Jahren einen Preis ausgesetzt, ohne durch dies verdienstliche Vorgehen den gewünschten Erfolg zu erzielen.

Durch das vor kurzem im Verlage von Wilh. Engelmann in Leipzig erschienene Werk des Generaldirektors A. Haarmann zu Osnabrück dürfte dem Verlangen der Fachwelt zum grössten und bedeutsamsten Theile entsprochen werden. Dieses Werk bringt unter dem Titel: „Das Eisenbahngeleise — Geschichtlicher Theil“ vorab alles das, was an Beurtheilungsmaterial heranzuschaffen war. Eine kritische Be-

sprechung der Geleisekonstruktionen beabsichtigt der Verfasser baldthunlichst in einem zweiten Werke folgen zu lassen. Der erschienene erste — geschichtliche — Theil des Gesammtwerkes bildet jedoch auch für sich ein vollständig abgeschlossenes und abgerundetes Ganzes.

Das stattliche Werk ist in zwei „Hälften“ und drei Hauptabschnitte gegliedert. Die erste Hälfte ist von dem Inhalte des ersten Hauptabschnittes erfüllt, der die allgemeine Geschichte des Eisenbahngeleises behandelt. Die zweite Hälfte umfasst die beiden anderen Hauptabschnitte, nämlich die besondere Geschichte der verschiedenen Geleisesysteme und die Geschichte des Geleiseeinbaues. Die einfache Gliederung in die drei bezeichneten Abschnitte hätte wohl genügt; zu der Nebeneintheilung in die beiden Hälften scheint ein rechter Grund um so weniger vorzuliegen, als dieselben gesondert im Buchhandel nicht abgegeben werden.

Der erste Hauptabschnitt wird durch einen Rückblick auf die Vorgeschichte der Eisenbahnen eingeleitet. Es wird gezeigt, wie schon die Kulturvölker des Alterthums auf Erleichterung des Verkehrs mit auf Rädern ruhenden Fahrzeugen durch Schaffung bestimmter, festerer Fahrspuren in den Wegen vielfach bedacht gewesen sind. Aus geschichtlicher Zeit besitzen wir genauere Ueberlieferungen über solcherlei Vorkehrungen, so namentlich über die Steingeleise der altgriechischen Tempelstrassen und ganz besonders über die Strassenbauten der Römer, die selbst unwegsame und sumpfige Gebiete durch Anlage von Knüppeldämmen und Bohlenbahnen befahrbar machten. Einen weiteren Fortschritt zeigen die im späteren Mittelalter und im Beginn der neueren Zeit zunächst im Innern der Bergwerke, dann auch auf den Abfuhrstrassen der Bergwerksbezirke hergestellten Holzbahnen. Der Uebergang zur eigentlichen Eisenbahn kennzeichnet sich in der durch die nach und nach erweiterte und vervollkommnete Eisenbereitung ermöglichten mannigfachen Verwendung von Eisen zu Schutzschienen, durch welche die aus Bohlen und Schwellen hergestellten Bahnen widerstandsfähiger und ausdauernder gemacht wurden. Als unmittelbare Vorläufer der heutigen Lokomotiveisenbahnen stellen sich dann endlich die schon mit selbständig tragfähigen, wenn auch in der Form noch keineswegs zweckmässig gestalteten, gegossenen oder geschmiedeten Schienen versehenen Spurwege dar, wie solche im ersten Viertel unseres Jahrhunderts in England und vereinzelt auch in anderen Ländern zur Ausführung gelangten.

An die Einleitung reihen sich, in fünf Unterabtheilungen geordnet, die eingehenderen Besprechungen der drei wichtigsten Bestandtheile des Geleises, der Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel, sowie ferner des Schienenstosses und der einfachen Weichen.

Nachdem J. Berkinshaw die zwar schon alte, jedoch noch wenig entwickelte Walzkunst dahin vervollkommnet hatte, dass die Schienen eine grössere Länge und geeignetere, den statischen und praktischen Anforderungen mehr entsprechende Profile erhalten konnten, war für die Entwickelung des Eisenbahnoberbaues freies Feld gewonnen. Als vorzugsweise typische Schienenformen haben sich diejenigen der Doppelkopfschiene und der Breitfussschiene herausgebildet, von denen die erstere zur Befestigung auf der Unterlage besonderer „Stühle“ bedarf, während die letztere eine unmittelbarere Befestigung gestattet. Die Breitfussschiene wird vielfach auch Vignolesschiene genannt, weil von Englischen Fachschriftstellern die Meinung verbreitet worden ist, die betreffende Schienenform sei von dem Englischen Ingenieur Vignoles ersonnen worden. Thatsächlich aber gebührt dieser Schiene der Beiname Stevensschiene, weil Rob. L. Stevens aus Hoboken es war, der im Jahre 1830 diese Schienenform entworfen und für die damals im Bau begriffene Camden-Amboybahn (Amerika) auf einem Walzwerk in Südwales zum ersten Male hat walzen lassen. Erst 4 Jahre nach Eröffnung der vorgenannten Amerikanischen Bahn hat Charles Vignoles das breitfüssige Schienenprofil in England eingeführt. — Von anderen Typen sind bemerkenswerth die zuerst von Strickland in Amerika und von Isambert Brunel in England benutzte, dann aber auch verschiedentlich in anderen Ländern verbreitete Brückschiene, sowie die von Barlow eingeführte und zu ziemlich ausgedehnter Verwendung gelangte Sattelschiene; ferner die Hartwich'sche Hochstegschiene und endlich die von Haarmann ersonnene zweitheilige Schwellenschiene. — Das die Schienen behandelnde Kapitel schliesst mit einer Besprechung über die gegenwärtig in der Eisenbahnfachwelt so rege gepflogenen Erwägungen, durch welcherlei weitere Ausgestaltung des Eisenbahnoberbaues den immer dringlicher sich geltend machenden Forderungen schwerer Züge und vergrösserter Fahrgeschwindigkeit entsprochen werden soll.

Die Schwellen als Unterlagen der Schienen sind ebenso wie letztere selbst seit Bestehen der Eisenbahnen der Gegenstand vielseitiger Studien und Erprobungen gewesen. Alles irgend bedeutsame und erreichbare Material zur Schwellenfrage ist von Haarmann unter den besonderen Ueberschriften „Holz- und Steinschwellen“ und „Eiserne Schwellen“ sorgfältig zusammengetragen, wobei selbstverständlich die hölzernen und eisernen Querschwellen und die eisernen Langschwellen eine besonders ausführliche Erörterung erfordert und gefunden haben. Für den Deutschen Leserkreis werden namentlich die eingehenden Mittheilungen über die Verwendung eiserner Schwellen von Interesse sein; — ist doch in keinem Lande der Welt dem „eisernen Oberbau“ in seinen mannigfaltigen Gestaltungen so viel Beachtung und Verbreitung zu theil geworden, als gerade in Deutschland.

Alles was sonst noch zur Darstellung eines Oberbausystems gehört, ist unter der Ueberschrift: „Die Befestigungsmittel“ zusammengefasst. Der von jedem Eisenbahntechniker gewürdigten Wichtigkeit dieses Gegenstandes hat der Verfasser in gründlichster Weise Rechnung getragen; kein wesentliches Glied in der langen Reihe der zur praktischen Erprobung gelangten Mittel, durch welche die Schienen mit den Schwellen zu einem dauerhaften, den Betriebsanforderungen genügenden Ganzen vereinigt werden sollen, ist hier unberücksichtigt geblieben. Es wird jedoch schliesslich darauf hingewiesen, dass, um eine wirklich befriedigende Schienenbefestigung erhoffen zu können, zunächst danach zu trachten sei, die Uebelstände des Schienenstosses aus der Welt zu schaffen.

Dem Schienenstosse, diesem wundesten Punkte aller Oberbauanordnungen, ist denn auch ein besonderes, 108 Seiten umfassendes Kapitel gewidmet. Sowohl die Lage als auch besonders die Ausrüstung der Stösse haben den Oberbaukonstrukteuren schon viel Kopfzerbrechen gekostet. Je mehr man sich bewusst geworden ist, von welcher verderblichen Wirkung die wuchtigen Schläge, die an den Verbindungsstellen der Schienenstränge von den Rädern der Lokomotiven und Wagen ausgeübt und empfangen werden, sowohl für das Gestänge wie für die Betriebsmittel sind, um so eifriger ist man bemüht gewesen, Laschenverbindungen zu konstruiren, welche geeignet sein sollen, die Unterbrechungen der Stetigkeit des Gestänges unschädlich zu machen. Was in dieser Beziehung bis zur neuesten Zeit hin zur Ausführung gelangt ist, wird in dem Werke dargestellt und besprochen. Auch zur Ersinnung des Schwellenschienen-Oberbaues hat der Wunsch, die Nachtheile des Schienenstosses zu beseitigen oder doch thunlichst zu mildern, den wesentlichsten Antrieb gegeben. Die mit diesem Oberbau in der Praxis bis jetzt erzielten Ergebnisse sind jedenfalls insofern zufriedenstellend, als beim Fahren auf den mit ihm versehenen Strecken Schläge und Stösse über den Schienenverbindungsstellen nicht empfunden werden.

Schliesslich ist noch die geschichtliche Entwickelung der Weichen als derjenigen Vorrichtungen, mittelst deren Verzweigungen beziehungsweise Vereinigungen von Geleisen bewirkt werden, in den Kreis der Betrachtungen gezogen. Dabei sind jedoch Stellvorrichtungen und Verschlusssicherungen ausser Acht geblieben. Die jetzt allgemein gebräuchliche Weiche mit

zwei gleich langen, unterschlagenden Zungen hat zwar in der als Normalweiche der Preussischen Staatsbahnen zur Ausführung gelangenden Konstruktion einen hohen Grad der Vervollkommnung erreicht; doch gestattet auch diese Weiche zufolge der in ihr zugelassenen senkrechten Stellung der Schienen und der an den Zungenwurzeln, sowie an den Uebergängen vom Herzstück zu den Anschlussschienen erforderlichen Stossverbindungen noch keineswegs einen sanften Durchgang der Fahrzeuge. In der Schwellenschienenweiche ist mit Erfolg der Versuch gemacht, die Ursachen der für das Material so verderblichen und für die Reisenden so lästigen Schläge auf das möglichst geringste Maass zurückzuführen, indem die Schienen innerhalb der Weichen die gleiche Neigung wie im freien Geleise erhalten haben und ausserdem durchweg „stossfrei“ mit einander verbunden sind.

Nachdem im ersten Hauptabschnitte des Werkes die Entwickelungsgeschichte der wesentlichsten Theile des Eisenbahngeleises erledigt ist, bringt der zweite Hauptabschnitt die besondere Geschichte der einzelnen Geleisesysteme von der Kindheit des Eisenbahnwesens an bis zur Jetztzeit.

Während die anfänglich hier und da verwendeten Holzeinzelschwellen-Systeme sich bald als untauglich erwiesen, fanden die Holzlangschwellen- und Steinschwellen-Systeme eine grössere Verbreitung. Namentlich letztere haben sich in gewissen Ländern, so z. B. in Bayern, lange im Gebrauche behauptet. Die Holzlangschwellen sind gewissermaassen die Vorläufer der späteren Eisenlangschwellen gewesen; der für letztere so vielfach geltend gemachte Vorzug einer stetigen Unterstützung der Fahrschiene wohnte auch den ersteren bei. Allein weder Steinschwellen noch Holzlangschwellen waren auf die Dauer den gesteigerten Anforderungen des Betriebes gewachsen; die bezüglichen Oberbausysteme gelten heute als veraltet. Dass aber selbst noch in der Neuzeit ein bewusstes Zurückgreifen auf Veraltetes bisweilen stattfindet, zeigt sich in der Wahl des Holzlangschwellen-Oberbaues mit Brückschienen für die Forthbrücke sowie in der Verwendung von Kunststeinschwellen auf der Transkaspischen Bahn. — Die weitaus grösste Verbreitung haben in der ganzen Welt gefunden und bis jetzt behauptet die mit hölzernen Querschwellen ausgeführten Oberbausysteme, die sich, eine wie mannigfaltige Einzelausgestaltung sie auch erfahren haben mögen, in 2 Hauptgruppen ordnen, nämlich in Systeme mit Doppelkopf- oder Stuhlschienen, und in solche mit Breitfussschienen.

Die Systeme mit eisernen Schwellen gliedern sich, ähnlich wie diejenigen mit hölzernen Schwellen, in solche mit Einzelschwellen, bei denen jeder Schienenstrang für sich auf verschiedenartig geformten Schalen ruht, — in solche mit Querschwellen, bei denen beide Schienen auf gemeinschaftlichen, quer zur Geleiseachse gerichteten Unterlagen ruhen, und in solche mit Langschwellen, bei welchen beide Schienenstränge ihrer ganzen Länge nach unterstützt sind. Eine besondere Gruppe bilden die Schwellenschienen-Systeme, bei denen die Schienen ohne besondere Unterschwellung unmittelbar in der Bettung liegen.

Der Verfasser hat mit grösster Sorgfalt die geschichtliche Entwickelung aller dieser Oberbauarten erforscht und in seinem Werke in Wort und Bild geschildert. Selbst der Kundigere wird sich des Staunens nicht erwehren können, wenn er die grosse Zahl von „Systemen“, die sich vermöge grösserer oder kleinerer Aenderungen bezüglich der Schienenform, der Unterlagen und Befestigungsmittel sowie auch der Stossausrüstung und der Entwässerung bei den verschiedenen Bahnverwaltungen in so vielen Ländern der Erde herausgebildet haben, in dieser reichhaltigen Ueberschau durchmustert. Wieviel Geistesarbeit und Geldaufwand hat das Suchen nach dem, was in Berücksichtigung örtlicher, klimatischer und wirthschaftlicher Verhältnisse und der Anforderungen des Betriebes als das Beste zu erachten sei, nicht schon erfordert! Ganz besonders gilt dies hinsichtlich der zahlreichen Systeme „eisernen“ oder „stählernen“ Oberbaues, von denen die meisten und verbreitetsten Deutschen Ursprungs sind. Und doch zeigt die Thatsache, dass zur Zeit nur etwa 7 Hundertstel aller Eisenbahnen der Erde den eisernen Oberbau aufweisen, wie sehr noch die Verwendung des Holzquerschwellen-Oberbaues vorherrscht.

Unter den Schwellenschienen-Systemen, bei denen Fahrschiene und Langschwelle in einem Stück vereinigt sind, gehören die von Barlow und Hartwich in grösserem Umfange zur Ausführung gebrachten eintheiligen heute zu den „historischen“. Dagegen scheint Haarmann's zweitheiliges Schwellenschienen-System, dessen unbestrittener Vorzug die Beseitigung des Schienenstosses ist, erst im Beginne seiner Blüthe zu stehen. Die bisher aus Fachkreisen gegen diesen Oberbau vorgebrachten Bedenken werden vom Verfasser mit anerkennenswerther Offenheit und Sachlichkeit besprochen. Die aus der stossfreien Befahrung der Geleise für diese selbst wie für die Betriebsmittel sich ergebenden Vortheile sind zwar schon jetzt auf Grund der gemachten Erfahrungen in weiten Kreisen anerkannt; ihre wirthschaftliche Bedeutung wird jedoch erst nach fortgesetzten und erweiterten Probeversuchen im vollen Umfange gewürdigt werden. Uebrigens sind der Erfinder und das von ihm geleitete Stahlwerk unausgesetzt bemüht, die in den bisherigen, immerhin schon recht umfangreichen, Erprobungen beobachteten Mängel zu beseitigen.

Der letzte, 116 Seiten umfassende Hauptabschnitt behandelt die Geschichte des Geleisebaues, unter besonderer Rücksichtnahme auf die Herstellung der für das Geleise unmittelbar wichtigen Theile des Bahnkörpers, sowie auf die Verlegung der wichtigeren Oberbauarten. Nach einem Hinweise auf die Entstehung der heute gebräuchlichen Maasse für die Spurweite werden die bei Bestimmung des Linienzuges einer Eisenbahn in der Jetztzeit maassgebenden Gesichtspunkte und die in dieser Beziehung ehemals in Geltung gewesenen, infolge genauerer Erkenntniss der Betriebsanforderungen allmählich veränderten Anschauungen eingehend besprochen. Ferner gelangt in einer ihrer Bedeutung entsprechenden Ausführlichkeit die Herstellung der Geleisebettung zur Erörterung. Es wird an zahlreichen Beispielen gezeigt, aus welchen Materialien und in welcher konstruktiven Anordnung die Bettung von den verschiedenen Bahnverwaltungen unter gegebenen Verhältnissen zur Ausführung gebracht worden und von welchem bestimmenden Einfluss dabei insbesondere die Wahl der eigentlichen Geleisekonstruktion gewesen ist. — Betrachtungen über die verschiedenen gebräuchlichen Verfahrungsweisen beim Einbau des Geleises, über die Zurüstung und Verlegung der einzelnen Geleisearten, sowie über die bezüglich der Geleiseerhaltung herrschenden Anschauungen und Gepflogenheiten bilden nebst einigen hierher gehörigen statistischen Angaben den Schluss des Werkes.

Von der reichen Fülle des in dem Werke Dargebotenen konnte in vorstehendem nur eine ganz dürftige Andeutung gegeben werden. Es ist aber nicht allein die Menge, sondern namentlich auch die sorgfältige Anordnung des Stoffes, was dieses Werk als eine überaus werthvolle Bereicherung der Fachlitteratur erscheinen lässt. In der meisterlichen Sichtung und Verarbeitung des Stoffes und in der lichtvollen Vorführung der Studienergebnisse bekundet sich, wie gründlich der Verfasser selbst das den geistigen Inhalt seines Werkes bildende Erkenntnissgebiet beherrscht und wie sehr gerade er vermöge seiner reichen Erfahrung als vielbewährter Sonderfachmann, als selbständiger Konstrukteur und Oberleiter der Fabrikation von Oberbaumaterial dazu berufen war, die Bearbeitung der schwebenden Aufgabe in die Hand zu nehmen. — Dass sich Haarmann in seinen Besprechungen befleissigt hat, seine eigenen Konstruktionen, insbesondere auch das Lieblingserzeugniss seiner Studien und Versuche, den Schwellenschienen-

Oberbau, mit vollkommen objektiver Ruhe zu behandeln, muss lobend hervorgehoben werden.

Die neue Geschichte des Eisenbahngeleises wird jedenfalls nicht nur die technische Fachgenossenschaft, sondern auch diejenigen Angehörigen des Eisenbahnfaches interessiren, die vorwiegend auf wirthschaftlichen und Verwaltungsgebieten thätig sind. Der Text ist bei vollster technischer Korrektheit doch durchaus gemeinverständlich gehalten und frei von jener trockenen Fachgelehrsamkeit, die so manches tüchtige Werk für weitere Kreise ungeniessbar macht. — Solchen Lesern, die den einen oder anderen Gegenstand auf Grund der Quellen eingehender zu verfolgen wünschen, werden die auf jeder Seite unter dem Texte angeführten Litteraturbeläge von grossem Werthe sein.

Die äussere Erscheinung des Buches als Druckwerk ist des bedeutenden Inhaltes würdig; mit seinem trefflichen Druck, den vorzüglichen Abbildungen und dem schönen Papier stellt es ein erfreuliches Beispiel der heutigen Leistungen des Deutschen Buchgewerbes dar. Die in der stattlichen Zahl von 1 837 vorhandenen, ausserordentlich klaren und zumeist in einheitlichem, grossem Maassstabe ausgeführten Abbildungen, die augenscheinlich sämmtlich eigens für dies Werk gezeichnet und geschnitten worden sind, bilden einen prächtigen Schmuck des Buches; dass sie durchweg in den Text eingedruckt und nicht auf besonderen Tafeln beigegeben sind, ist eine das Studium sehr erleichternde Anordnung.

Wie schon oben erwähnt, ist diese Geschichte des Geleises als erster Theil eines Gesammtwerkes zu betrachten: der zweite Theil, die kritische Besprechung der einzelnen Geleiseanordnungen, hat sich der Verfasser noch vorbehalten. Man darf dieser weiteren Gabe mit Spannung entgegensehen, da jedenfalls bedeutungsvoll erscheint, was ein so hervorragender Fachmann als seine kritische Anschauung vorbringt. Vorläufig mag sich die Fachwelt dessen freuen, was er uns schon bescheert hat: ein gedrucktes Oberbaumuseum, einen übersichtlich geordneten und wohl erläuterten Schatz geklärter Forschungsergebnisse, deren gründliches Studium niemand versäumen wird, der ein begründetes eigenes Urtheil über den Werth der verschiedenen Geleiseanordnungen gewinnen und mit geläuterter Sachkenntniss darüber entscheiden will, welche Anordnung unter den jeweiligen Umständen zu wählen sei. M.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 4,486 km lange Strecke Türje-Zala Szt. Gróth der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche im Monat Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 34 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 58 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, die Dänische, Schwedische und Norwegische Staatsbahn, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 75 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 77 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 106 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ungarische Thronrede.

Se. Majestät der König hat bei der am 5. d. Mts. erfolgten Auflösung des Ungarischen Reichstages eine Thronrede gehalten, welcher folgende das Verkehrswesen betreffende Stelle zu entnehmen ist:

„Einen grossen Fortschritt machte das Land im Laufe des vergangenen Reichstages auf dem Gebiete der Verkehrspolitik. Durch die Einlösung einzelner Linien wurde das Netz der Staatseisenbahnen in grossem Maasse erweitert, wodurch die Geltendmachung einer einheitlichen Tarifpolitik ermöglicht worden ist; durch die systematische Umgestaltung und Herabsetzung des Personen- und Waarentarifes gewann der allgemeine Verkehr einen grossen Aufschwung. Nebstdem hat auch das Einkommen der Staatseisenbahnen zugenommen. Durch den Bau von Vizinalbahnen wurden zahlreiche Gegenden des Landes mit dem Eisenbahnnetze in Verbindung gebracht.“

Beheizung der Wagen.

Der endliche Eintritt des Frostes lässt diese Frage und die Darstellung des gegenwärtigen Beheizungsstandes aktuell erscheinen. Die Ofenheizung besteht noch bei den meisten Lokalzügen. Wärmeflaschen und Heizkörbe sind noch häufig auf den Bahnen ersten Ranges zu finden, deren Wagen nach und nach für die Dampfheizung eingerichtet werden; diese leidet aber noch an vielen Uebelständen. Damit der Lokomotivführer Dampf aus dem Kessel in die Heizröhre abgeben kann, muss er vor allem welchen zur Verfügung haben. Liegt aber zwischen 2 Aufenthaltsstationen eine längere Strecke, etwa gar mit Steigungen, so braucht die Lokomotive allen erzeugten Dampf, der Dampfzufluss wird abgesperrt und die Reisenden frieren, trotzdem sie mit aller Gewalt die Hebel in den Kupees auf „warm“ stellen. Nimmt hingegen der Zug in einer Station längeren Aufenthalt und ist der Dampf verfügbar, so lässt ihn der Führer in die Röhren ein und überheizt oft die Kupees in beänstigender Weise. Hierauf werden die Fenster oder die Ventilationsvorrichtungen geöffnet, dann klagt das Publikum über Katarrh oder Rheumatismus als Folge solcher Eisenbahnfahrten. Zur Beseitigung dieser Uebelstände sind zahlreiche Patente genommen worden, doch ist es bisher nicht gelungen, eine genügende Wärmeregulirung zu erzielen. Die meisten der vorgeschlagenen Verbesserungen würden durch den nothwendigen Umbau der Wagen sehr viel Geld kosten; auch kann eigentlich nur ein Zug von bestimmter Länge wirksam geheizt werden, so dass die Eisenbahnen vorläufig nur ihre Schnellzüge mit Dampfheizung ausrüsten. Eine angenehme und stundenlang gleichmässige Temperatur in den Kupees zu erzielen, dürfte überhaupt zu den schweren Aufgaben zählen, indem ja die in so kleinem Raum unbedingt nöthige Ventilation, sowie das unvermeidliche Oeffnen der Thüren plötzliche Abkühlungen erzeugt, obwohl sich das letztere bei den neuen Durchgangswagen, wo sich die Thüren in den geheizten Gang öffnen, weniger fühlbar macht. Wenn im Mutterlande der Eisenbahnen, in England, die Wärmflaschen noch vorwiegen, so können wir bei dem Umstande als unsere Bahnverwaltungen es verstehen, sich in so vielem an der Spitze des Fortschrittes zu erhalten, doch die gegründete Hoffnung hegen, dass sie die nothwendigen Verbesserungen auch hier finden werden.

Die Bahn Lambach-Gmunden.

Im Abgeordnetenhause wurde die Petition um Umwandlung der schmalspurigen Bahn Lambach-Gmunden in eine normalspurige der Regierung zur eingehendsten Würdigung und Berücksichtigung empfohlen.

Diese Petition erscheint vollständig gerechtfertigt; denn seit dem Bau der Bahn Lambach-Gmunden haben sich die Verhältnisse vollständig geändert; es haben sich grössere Etablissements an der Traun entwickelt und die Bahn kann dem derzeitigen Verkehre nicht mehr entsprechen.

Ausbau der Eisenbahnlinie Budweis-Salnau und deren Frachttarife.

Eine Petition mehrerer Gemeinden des Böhmerwaldes, betreffend den Ausbau dieser Bahn bis Wallern oder Eleonorenhain, wurde vom Abgeordnetenhause ebenfalls der Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung abgetreten. Es wurde hierfür geltend gemacht, dass die Verlängerung dieser Bahn eine grosse Wohlthat für die dortige bäuerliche und gewerbliche Bevölkerung wäre. Es handle sich hierbei nur um wenige

Kilometer, und die Verlängerung dieser Bahn sei gegenwärtig um so leichter herzustellen, als noch bis zum Sommer der ganze Generalstab der Ingenieure, der Eisenbahnpark und die Arbeitermassen in der Nähe zur Verfügung stehen. Die Regierung wurde zugleich ersucht, mit aller Energie an die Lokalbahngesellschaft heranzutreten, damit diese die Verlängerung dieser Bahn so bald als möglich vornehme. Bei dieser Gelegenheit müsse auch aufmerksam gemacht werden, dass die Tarife auf der neu eröffneten Bahn so unglaublich hoch seien, dass die dortigen Industriellen die Bahn nicht benutzen können. Die grossen Wohlthaten, welche die Regierung dem Böhmerwalde jüngst erwiesen, werden ihm bei einer solchen kommerziellen Ausnutzung der Bahn sehr wenig nützen. Es wäre auch in dieser Hinsicht auf die Lokalbahngesellschaft einzuwirken.

Der Wechsel im Präsidium der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Abschiedsnahme des Freiherrn von Czedik von den Oberbeamten der Generaldirektion und den zu dieser Feier nach Wien gekommenen Betriebsleitern gestaltete sich zu einer herzlichen Ovation für denselben; auf die Ansprache des Direktors, Hofrath Bischoff, erwiderte er, dass ihn kein anderer Grund zum Rücktritte bewege, als sein 62. Lebensjahr, indem er schon vor 2 Jahren um seine Enthebung gebeten habe und nur vom Handelsminister bewogen wurde, noch im Amte zu verbleiben, er sich aber entschlossen hatte, nach Ablauf von 10 Jahren, seit seiner Wirksamkeit als Präsident, aus dem Amte zu scheiden, um dieses einer jüngeren Kraft, als welche er Ritter v. Bilinski vorstellte, mit Beruhigung übertragen zu können. Schon früher hatte Freiherr v. Czedik in einem überaus warmen, fast väterlich gehaltenen Rundschreiben von sämmtlichen Bediensteten der Staatsbahnen Abschied genommen. (Siehe Nr. 4 S. 31 d. Ztg.). Seine Theilnahme für dieselbe bewies er durch eine Stiftung von 20 000 fl. zu einem Fonds für Eisenbahninvaliden, welche durch ihr eigenes Verschulden verunglückt sind.

Einrechnung der Sonn- und Feiertage in die miethfreie Benutzungsdauer.

Das Handelsministerium hat infolge einer Anregung der Wiener Handelskammer den Bahnverwaltungen nahe gelegt, von dem Rechte der Einrechnung der Sonn- und Feiertage in die miethfreie Benutzungsdauer der auf Industriegeleise überstellten Wagen in Zeiten geringeren Verkehres, wenn die Verhältnisse eine derartige Erleichterung gestatten, nur einen eingeschränkten, die Wünsche der Industrie thunlichst berücksichtigenden Gebrauch zu machen. Die ausführliche Begründung dieser Maassnahme ist in dem im „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 152 1891 veröffentlichen Erlasse des Handelsministeriums an die Budweiser Handelskammer und an die Bahnverwaltungen enthalten.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Joseph Ritter Tonello v. Stramare in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von einem Punkte der Linie Chotzen-Neusorge der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nächst Weckelsdorf nach Parschnitz zum Anschlusse an die Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Durchführung der Viehseuchenkonvention mit Deutschland.

Im Sinne dieser Konvention hat in Ungarn die Ausrottung des mit Lungenseuche behafteten oder dieser Krankheit verdächtigen Hornviehes von amtswegen begonnen. Der Ackerbauminister hat zu diesem Behufe eine aus staatlichen Organen bestehende Kommission ernannt, welche in Verbindung mit den Lokalbehörden vorgeht. Die Kommission hat ihre Thätigkeit im Neutraer Komitate begonnen und wird dieselbe demnächst im Pressburger Komitate fortsetzen. Es ist Aussicht vorhanden, die gänzliche Ausrottung der Krankheit zu erzielen, da die Seuche sich nicht auf ganze Gegenden, sondern nur auf vereinzelte Ställe erstreckt. Die Besitzer der Thiere werden aus Staatsmitteln entschädigt, und es sind für diesen Zweck vorläufig 50 000 fl. ins Budget aufgenommen, welcher Betrag während der Budgetverhandlung wahrscheinlich erhöht werden wird.

Die geheimen Refaktien der Ungarischen Staatsbahnen.

Der Streit über diese geheimen Refaktien kann für die Zukunft als vollkommen gegenstandslos bezeichnet werden. Die Ungarische Regierung hatte von allem Anfange an den festen Entschluss gefasst, den mit dem Deutschen Reiche abgeschlossenen Handelsvertrag sowohl dem Buchstaben wie dem Geiste nach mit aller Loyalität durchzuführen. Sofern aber Verfügungen getroffen worden sein oder noch aus früherer Zeit bestehen sollten, welche mit dem Buchstaben und Geiste der Vereinbarung nicht vollständig übereinstimmen, sind bereits alle Einleitungen getroffen worden, um diese Verfügungen an jenem Tage ausser Kraft zu setzen, an welchem der Deutsche Handelsvertrag in Geltung tritt. Alle bisher bestehenden geheimen Tarifbegünstigungen, welche in irgend welcher Verbindung mit dem Handelsvertrage stehen, werden am 1. Februar 1892 bereits publizirt und daher jedermann zugänglich gemacht werden. Die hier angedeuteten Maassregeln sind nicht auf die Initiative des Handelsministers zurückzuführen, obgleich er genöthigt ist, dazu seine Mitwirkung zu leihen. Ministerpräsident Graf Julius Szapary hat nicht nur in seiner letzten Neujahrsrede abermals die höchste Würdigung des Deutschen Handelsvertrages durch die Ungarische Regierung betont, sondern auch dafür gesorgt, dass diese Umstände und Gesinnungen auch in der jüngsten Thronrede zum Ausdrucke gelangten. Der Ministerpräsident hatte schon am Neujahrstage 1891, also noch vor Beginn der Vertragsverhandlungen mit dem Deutschen Reiche, die weittragende Bedeutung eines solchen Vertrages vor der versammelten liberalen Partei in den wärmsten Ausdrücken betont. Bei solchen Gesinnungen des Kabinetchefs konnte daher mit voller Sicherheit darauf gerechnet werden, dass der Handelsvertrag auch loyal durchgeführt werden wird, und dass in diesem Augenblicke schon an keiner kompetenten Stelle hierüber nur der leiseste Zweifel besteht. Die in Rede stehenden Verfügungen aus früherer und jüngster Zeit wurden ohne Mitwirkung des Ministerrathes innerhalb der Amtssphäre des Handelsministers von dem letzteren getroffen und werden von diesem auch ausser Kraft gesetzt werden. Die Ungarische Regierung wird aber auch dafür sorgen, dass der neulich im Innern entstandenen Bewegung wegen dieser Tarifbegünstigungen jede Veranlassung entzogen werde, denn auch die Begünstigungen, welche der Ungarischen Handelsgesellschaft gewährt wurden, werden veröffentlicht werden.

Vertrag der Ungarischen Regierung mit der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, betr. die Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn usw.

Zwischen der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen einerseits und der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft als Besitzerin des Betriebes der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn andererseits ist bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Theilstrecke Ueszög-Villány ein Peagevertrag geschlossen, welcher mit 1. d. Mts. in Gültigkeit getreten ist.

Auf Grund dieses Vertrages wurde in der Peagestrecke Ueszög-Villány der gesammte Civil- und Militär-Personenverkehr (einschl. Reisegepäck, Leichen und Hunde), ferner der über Ueszög (gegen Pécs) und über Villány (gegen Essegg) gehende Eilgut- und Frachten-Transitverkehr, mit Ausnahme aller Kohlen-, Koks- und Briketssendungen, an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen abgegeben.

Der Dienst wird in den Stationen der Mohács-Fünfkirchener Bahn von der Mohács-Fünfkirchener Bahn geleitet.

Bei der Centralleitung der Mohács-Fünfkirchener Bahn tritt vom 1. d. Mts. an ebenfalls eine Aenderung insofern ein, dass das gemeinsame Verhältniss mit der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (als Rechtsnachfolger der Budapest-Fünfkirchener Bahn) und der Direktion der Fünfkirchen-Barcser Bahn mit dem bezeichneten Tage aufhört und für die Leitung eine selbständige Direktion mit der Bezeichnung: „Betriebsdirektion der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn in Budapest" errichtet wurde.

Die Leitung dieser Betriebsdirektion besorgt der jeweilige Verkehrsdirektor der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in Budapest in der Eigenschaft als Betriebsdirektor für die Mohács-Fünfkirchener Bahn, dermalen der Betriebsdirektor Emil von Thaly.

Die Betriebsdirektion der Mohács-Fünfkirchener Bahn behält ihre Amtslokalität bis auf weiteres in Budapest, Andrássystrasse Nr. 2.

Ueber den fraglichen Vertrag theilen wir noch folgendes mit:

Der Vertrag betrifft den Peageverkehr auf der Mohacs-Fünfkirchener, sowie das Pönalübereinkommen mit der Budapest-Fünfkirchener Bahn. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft räumt in dem neuen Vertrage den Ungarischen Staatsbahnen das Peagerecht auf der Strecke Ueszög-Villany und mit Ausnahme des Kohlenverkehrs die vollkommen freie Tarifbestimmung für den Personen- und Güterverkehr der Peagestrecke ein. Die Ungarischen Staatsbahnen zahlen für die Mitbenutzung der Strecke jährlich die fixe Entschädigung von 120 000 fl. Sie übernehmen die Bahnerhaltung auf der Peagestrecke und erhalten von der Gesellschaft nur einen der Verkehrsbewegung entsprechenden Beitrag. Die gemeinsame Direktion für die Budapest-Fünfkirchener, Mohacs-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Bahn wird aufgelassen; die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft errichtet nur eine den Bedürf-

nissen der Mohacs-Fünfkirchener Bahn genügende Verkehrsleitung in Mohacs; damit entfällt in Hinkunft der Beitrag, welcher bisher zu den allgemeinen Verwaltungskosten der gemeinsamen Direktion zu leisten war. In demselben Vertrage wird auch ein Vergleich bezüglich des Pönales geschlossen, welches im Frachtengarantievertrage zwischen der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und der Budapest-Fünfkirchener Bahn unter gewissen Voraussetzungen bedungen war und bis zum Jahre 1889 auch thatsächlich geleistet wurde. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft hat nämlich in dem Augenblicke, als die Budapest-Fünfkirchener Bahn verstaatlicht wurde, erklärt, dass der Frachtengarantievertrag gegenüber dem neuen Eigenthümer der Bahn, der Ungarischen Staatsverwaltung, nicht mehr aufrechtstehe, sondern von selbst erloschen sei; demgemäss stellte die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft die Zahlung des Pönales ein, während die Ungarische Staatsverwaltung den Prozess anstrengte.

In dem jetzt abgeschlossenen Vergleiche erklärt sich die Ungarische Staatsverwaltung damit einverstanden, dass alle Rechte und Verpflichtungen, welche beiderseits aus dem Frachtengarantievertrage abgeleitet wurden, erloschen sind; sie zieht die Klage gegen die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft zurück und verzichtet auf die eventuellen weiteren Forderungen. Im Interesse des Kohlenverkehrs der Mohacser Werke stellen die Ungarischen Staatsbahnen für die Kohlenbeförderung auf der Budapest-Fünfkirchener Bahn einen Maximalsatz auf, welcher der Mohacser Kohle die Benutzung der Budapest-Fünfkirchener Bahn ermöglicht. Als Gegenleistung überträgt die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft die ihr gehörige Maschinenwerkstätte in Fünfkirchen sammt den Vorräthen in das Eigenthum der Ungarischen Staatsbahnen; die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft verzichtet ferner auf eine seit Jahren schwebende Forderung von 80 000 fl.

Verkehr und Einnahmen im Monat November 1891 auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

In jenem Monate wurden im ganzen 8 306 119 Personen und 9 901 114 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 226 877 fl. erzielt, d. i. für 1 km 995 fl. — Im gleichen Monate 1890 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 134 848 Personen und 8 767 144 t Güter, 26 588 772 fl. oder für 1 km 997 fl., daher ergibt sich für den Monat November 1891 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,2 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen vom 1. Januar bis 30. November 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 278 020 671 fl., im gleichen Zeitraum des Vorjahres auf 276 547 730 fl. — Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die eben genannte Betriebsperiode des abgelaufenen Jahres 26 904 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1890 dagegen 26 271 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die Betriebsperiode Januar-November 1891 auf 10 334 fl., gegen 10 527 fl. im Jahre 1890, d. i. um 193 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1891 auf 11 273 fl. gegen 11 484 fl. im Vorjahre, d. i. um 211 fl. mithin um 1,8 % ungünstiger.

Die Betriebseinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1891.

Es wurden auf dem Stammnetze im Jahre 1891 um 3 668 200 Personen und um 49 000 Stück Gepäck mehr befördert als im Vorjahre. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre beziffern sich auf 1 183 800 fl., aus dem Frachtenverkehre auf 35 600 fl. Von der Betriebsleitung des am linken Donauufer gelegenen Bahnnetzes (gewesenen Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn) wurden im Jahre 1881 um 1 349 500 Personen und um 37 700 Stück Gepäck mehr befördert, als im Vorjahre. Die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehre betrugen hier 447 200 fl., aus dem Frachtenverkehre 75 300 fl.

Enteignung einer bereits enteigneten Grundfläche (Rechtsfall).

Für den Bau einer Lokalbahn wurde eine Grundfläche der anstossenden Vollbahn in Anspruch genommen, auf welcher ein Schneedamm zur Abwendung einer Gefahr für den Verkehr auf der letzteren schon seit vielen Jahren errichtet war. Die von der Vollbahn gegen diese Enteignung erhobene Beschwerde wurde vom K. K. Verwaltungsgerichtshofe aus folgenden Beweggründen abgewiesen:

Weder durch das Enteignungs-, noch durch andere Gesetze ist die Expropriation von Grundstücken, die bereits öffentlichen Interessen dienen, ausgeschlossen; aus den Bestimmungen des Eisenbahnkonzessionsgesetzes ergibt sich vielmehr, dass die Gesetzgebung die Möglichkeit und Zulässigkeit einer derartigen Enteignung vorgesehen hat; in solchen Kollisionsfällen, wie der gegenwärtige, ist es denn Sache der Aufsichtsbehörde, darüber und zwar nach freiem Ermessen zu entscheiden, durch welche Zwecke die allgemeine Wohlfahrt mehr gefördert wird, ob nämlich durch jene, welchen das Grundstück derzeit dient, oder durch jene, für welche es neuerdings in Anspruch genommen wird. („Centralblatt für Verwaltungspraxis“ 11. Heft 1891.)

Industrieller Bedarf der Wiener Stadtbahn.

Der Bedarf an Erzeugnissen der Industrie für den Bau und Betrieb der Stadtbahn, bezüglich deren die Verhandlungen jetzt im Niederösterreichischen Landtage und dann im Reichsrathe stattfinden, lässt sich bereits annähernd feststellen, wenngleich nur bezüglich zweier Linien schon die Details der Ausführung bekannt, rücksichtlich des übrigen Netzes die Pläne blos in grossen Zügen fixirt sind. Dieser Bedarf lässt sich auf ungefähr 100 Lokomotiven und 500 Wagen für den Betrieb beziffern. Der weit kostspieligere Bedarf für Unter- und Oberbau, an den verschiedenen Materialien, Stein, Eisen und dergleichen lässt sich derzeit noch nicht einmal annähernd bestimmen. Thatsächlich rüsten sich aber so wie die Maschinen- und Wagenwerkstätten, auch die Montanwerke und Ziegelbrennereien und andere Industrieunternehmungen für die, wie man hofft, schon im nächsten Frühjahre beginnenden Arbeiten. Endlich ist auch unter den Arbeitern der Umgegend Wiens und der näheren Länder eine Bewegung zu bemerken, welche einen massenhaften Zuzug derselben und somit einen starken Personenverkehr dahin voraussehen lässt.

Elektrische Kontaktvorrichtungen zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit.

Die Verwaltung der Buschtêhrader Eisenbahn hat beschlossen, die in diesem Jahre zwischen Prag (Sandthor) und Weleslawin bereits zur Einführung gelangten elektrischen Kontaktvorrichtungen zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit, System Siemens & Halske, auch in weiteren Strecken einzuführen. In der genannten Versuchsstrecke wurden Erdleitungen in Anwendung gebracht, und da die damit gemachten Erfahrungen nicht ungünstig waren, so beabsichtigt die Bahnverwaltung, dieselben auch fernerhin anwenden zu lassen. Sollten die Erdleitungen in einzelnen Strecken nicht verlässlich funktioniren, so werden nachträglich Rückleitungen hergestellt werden.

Die Genussscheine, insbesondere die der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn.

Von Jahr zu Jahr werden dem Effektenmarkt durch Amortisation grössere Mengen Eisenbahnaktien entzogen und dagegen Genussscheine ausgegeben, so dass naturgemäss in einer nicht zu fernen Zeit denselben eine hervorragende Rolle im Börsenverkehre zufallen dürfte. Nur der Umstand, dass sich blos kleine Kreise für dieselben interessiren, lässt die Abnormität erklärlich erscheinen, dass die meisten Genussscheine weit unter ihrem inneren Werthe notiren. Ein besonders schlagender Fall ist der gegenwärtige Preis der Staatsbahn-Aktiengenussscheine, welche mit etwa 54 fl. für das Stück erhältlich sind, ungeachtet sich gerade dieser Exportbahn durch den Abschluss der Mitteleuropäischen Zollunion eine vielverheissende Zukunft eröffnet. Dem Staatsbahn-Genussschein sind bekanntlich die gleichen Rechte verbürgt, wie der Aktie selbst. Er hat aber vor der Aktie voraus, dass er kaum mit dem fünften Theile des Preises einer Aktie bewerthet und dadurch auch dem kleineren Kapitalisten zugänglich wird. Besonders hervorzuheben ist auch noch der Umstand, welcher ebenfalls zu Gunsten der Genussscheine spricht, dass gegenwärtig nur 21 000 Genussscheine in Cirkulation sind, während die Zahl der Aktien etwa 530 000 beträgt.

Der „Kondukteur.“

Dieses bekannte Kursbuch ist für die Monate Januar und Februar 1892 vor kurzem erschienen. Der Inhalt dieses allgemein verbreiteten und beliebten Kursbuches, welches von den Oesterreichischen Eisenbahnen neuerdings als offizielles Kursbuch erklärt wurde und für den Dienstgebrauch verwendet wird, hat eine totale Umgestaltung erfahren: die Fahrpläne sind, entsprechend den Fahrplanplakaten der Eisenbahnen, nach dem sogenannten „Pfeilsystem“ umgearbeitet worden, an welches sich das reisende Publikum um so schneller gewöhnen wird, als es wesentliche Vorzüge vor dem bisher angewendeten Systeme bietet. Aeusserst praktisch und die Benützung des „Kondukteur“ wesentlich erleichternd ist die Eintheilung der Bahnstrecken in Routen und die hierauf bezüglichen Angaben im Inhaltsverzeichniss. — Da trotz der kolossalen Ausdehnung und der besseren Ausstattung der Preis (50 kr.) unverändert geblieben ist, darf der „Kondukteur“ heute wohl als eins der billigsten Kursbücher der Welt bezeichnet werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Börse erhält sich in ihrem Aufschwunge: Die Besorgniss wegen des Wiederauflebens der Egyptischen Frage wurde durch die rasche Ernennung des neuen Khedive beseitig

und trug, ebenso wie der unerwartet günstige Staatsrechnungsabschluss Oesterreichs für 1890, welcher einen Ueberschuss von 22 Millionen Gulden aufweist, dazu bei, die Stimmung zu erhöhen. Dazu kamen die Herabsetzung des Bankzinsfusses von 5 auf 4% und der flüssige Geldstand, sowie die Valutaregulirung und die bevorstehenden Rentenkonversionen. Fast sämmtliche Bankaktien erfreuten sich lebhafter Nachfrage, besonders Galizische Carl Ludwigbahn (210,75) und Staatsbahn (291,75), beide ohne Kupon; ferner Kaiser Ferdinands-Nordbahn (284), Nordwestbahn (212,50), Elbethalbahn (230,25), Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (245,50), Kaschau-Oderberger Bahn (178) und insbesondere Südbahn (93), deren Einnahmeausfall sich gegen das Vorjahr weit geringer als befürchtet ergibt, da ihre Ungarischen Linien einen bedeutenden Ueberschuss zeigen. Von den Böhmischen Bahnen waren besonders Buschtêhrader Bahn (Lit. A. 1195, Lit. B. 479) beliebt, obzwar ihre Verwaltung die seit Dezember 1890 eingestellte Weiterbegebung der vierten Aktienemission beschlossen hatte. Für Prioritäten waren Aufträge vom Auslande vorwiegend.

Aus der Schweiz.

Konzessionsertheilungen.

Normalspurbahn Langenthal-Wauwyl.

Die Petenten führen an, dass die Centralbahn schon im Jahre 1872 die Konzession für eine Bahnlinie Langenthal-Wauwyl erworben habe; sie habe deren Bau auch in Angriff genommen und bereits gegen 2,5 Millionen Francs darauf verwendet, sei aber durch die allgemeine Finanz- und Eisenbahnkrisis gezwungen worden, im Jahre 1874 den Bau einzustellen. Für die Projekte der Weissensteinbahn Münster-Solothurn und der Schmalspurbahn Langenthal-Balsthal-Langenbruck-Waldenburg und Balsthal-Gänsbrunnen-Münster bilde die Linie Langenthal-Wauwyl eine natürliche Verlängerung und bedeute für die Verbindung Delle-Luzern via Weissenstein gegenüber der Route über Basel eine Abkürzung von 30 km, gegenüber derjenigen über Huttwyl-Wolhusen eine solche von 10 km. Zweifellos würde, wenigstens theilweise, der enorme Güterverkehr der Französischen Ostbahn und des nördlichen Jura nach dem Gotthard über Weissenstein-Langenthal-Wauwyl und nicht weniger der Touristenverkehr über Balsthal geleitet werden.

Das Projekt ist nach seiner technischen Seite genau dasjenige der Schweizerischen Centralbahn vom Jahre 1872. Die Betriebslänge beträgt 21,69 km, die Maximalsteigung 16 ‰, der Minimalradius 300 m. An Zwischenstationen sind vorgesehen 1 Haltestelle, St. Urban, und 4 Stationen, Melchnau, Altbüron, Ebersecken und Schötz. Die Baukosten sind auf 3 900 000 Frcs. oder etwa 195 000 Frcs. für das Kilometer veranschlagt.

Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen.

Die projektirte Bahn ist dazu bestimmt, der aufblühenden Fremdenstation Meiringen einen frischen Impuls zu verleihen, welcher gleich der Aareschlucht in Meiringen den Fremdenbesuch mächtig heben dürfte. Die centrale Lage des Hohenstollen auf der Scheidelinie der Vorberge und des Hochgebirges und seine Höhe von 2 484 m über dem Meere verschafften ihm eine grossartige Fernsicht. Die Länge der Bahn beträgt 9 400 m, die Spurweite 0,80 m, die Maximalsteigung 250 ‰, der Minimalradius 60 m, die Höhendifferenz 1 700 m. Als Zwischenstationen (Haltestellen) sind 4 vorgesehen: Brünigstein, Golderen, Wasserwendi und Käserstatt. Die Bahn wird als reine Zahnradbahn gebaut. Die Herstellungskosten sind zu 1 580 000 Frcs. berechnet.

Gais-Gäbris.

Nach dem einen Projekt wird beabsichtigt, den Gäbris mit einer Zahnradbahn zu erreichen. Die Linie zweigt vom Bahnhof Gais der Appenzeller Strassenbahn ab, um am südlichen Gehänge des Ausläufers des Gäbris dessen höchsten Punkt zu erreichen. Die Gesammtlänge beträgt 2 500 m, der Minimalradius 100 m, die Maximalsteigung 20 %, die Spurweite 1 m. Nach dem zweiten Projekt würde eine Seilbahn erstellt, welche östlich von Gais und 1 100 m vom Bahnhof entfernt beginnt und in gerader Richtung die Endstation erreicht. Die Linie beträgt bei diesem Projekt 1 350 m, die Steigung konstant 19,2 % und die Spurweite 1 m. Das erste Projekt käme nach dem Voranschlag auf 610 000 Frcs. und das zweite auf 370 000 Frcs. zu stehen.

Gütschbahn.

Die Obligationäre der Gütschbahn erhalten für das Jahr 1891 22 % Dividende.

Der Nationalrath und die Eisenbahnen.

Der Nationalrath hat in der Dezembersession folgendes Postulat genehmigt: der Bundesrath wird eingeladen zu prüfen und im Laufe der Wintersession zu berichten

a) ob nicht die Organisation des administrativen Inspektorates des Eisenbahndepartements zum Zwecke einer ausreichenden Ueberwachung des Personen- und Güterverkehrs, sowie des Betriebes der Schweizerischen Eisenbahnen, gestützt auf Art. 31, 33 und 34 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872, zu erweitern sei;

b) ob nicht gemäss Art. 31 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 die Beschaffung des für das bestehende Verkehrsbedürfniss erforderlichen Betriebsmaterials beförderlich durch die Bahngesellschaften zu verlangen sei;

c) ob nicht die Eisenbahngesellschaften gemäss Art. 14 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 zur beförderlichen Anlage eines zweiten Geleises aufzufordern seien, sofern die Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterte Verkehrsbedürfnisse oder die Interessen der Landesvertheidigung dies nothwendig machen.

Gotthardbahn.

Das Syndikat zur Uebernahme des neuesten Gotthardbahnanlehens im Betrage von 8 Millionen Francs, zu 4 % verzinslich, wird dasselbe noch im Laufe dieses Monats emittiren. Dem Syndikat gehören Schweizerischerseits der Basler Bankverein und die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich an.

Aus Südamerika.

Paraguay.

Ueber die am 26. August 1891 vom Kongress an den Belgischen Konsularagenten, Vicomte Albert de Thieusies ertheilte Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Assuncion nach der Brasilianischen Küste hat der Französische Konsulatsverwalter in Assuncion einen Bericht erstattet, dem wir in Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 87 S. 831 Jahrg. 1891 d. Ztg. folgendes entnehmen: Von Assuncion führt die Linie in nordöstlicher Richtung über Limpio, Emboscada, Arroyos, Esteros und Santani bis San Joaquin, gabelt sich hier und entsendet einen Arm westwärts nach dem Hafen Tapurapucu am oberen Paranà gegenüber der Yguassumündung und einen Arm nordostwärts nach Villa Ygatemy an der Brasilianischen Grenze. Der in Tapurapucu endigende Arm soll auf Brasilianischem Gebiete seine Fortsetzung finden in einer Bahn, die von der Mündung des Yguassu in gerader Richtung nach dem Seehafen San Francisco unweit der Nordgrenze des Staates Santa Catharina führt und deren Konzession die Union industrielle des Etats Brésiens erworben hat; die ganze Linie Assuncion-San Francisco wird eine Länge von etwa 800 km erhalten. Die frühere Mittheilung, dass Assuncion mit Santos verbunden werden solle, scheint dadurch ihre Erklärung zu finden, dass die Union industrielle auch einen Theil der Konzession der die neue Linie schneidenden Südwestbrasilianischen Eisenbahn von Santa Maria da Bocca do Monte in Rio Grande do Sul nach Itarary in Sao Paulo und (vermittelst der Anschlussbahnen) nach Santos erworben hat. Auffallend muss es allerdings erscheinen, dass als Brasilianische Fortsetzung nicht die schon auf 213 km eröffnete Linie der Allgemeinen Brasilianischen Eisenbahngesellschaft (Paranagua-Curityba-Lapa) in Aussicht genommen ist. Der später zu bauende Arm nach Villa Ygatemy soll auf Brasilianischem Gebiet Anschluss an die Sorocabanabahn erhalten und dadurch Assuncion mit Santos verbinden.

Ecuador.

Nachdem das in Nr. 40 S. 419 Jahrg. 1890 d. Ztg. mitgetheilte Abkommen zur Begleichung der öffentlichen Schuld nicht zustande gekommen war, wurde gemäss den Abmachungen zwischen dem Vertreter der Gläubiger und der Regierung von Ecuador am 21. August 1890 ein Gesetz gegeben, auf Grund dessen die auswärtige sichergestellte Schuld von 1854 = 1 824 000 £ nebst den vom 1. November 1867 bis 1. Januar 1891 rückständigen 1 % Zinsen = 422 560 £, zusammen also 2 246 560 £, in eine „neue sichergestellte auswärtige Schuld“ in Höhe von 750 000 £, die während der ersten 5 Jahre mit 4½ %, während der folgenden 5 Jahre mit 4¾ % und später mit 5 % verzinslich ist, umgewandelt werden soll. Da ein Beschluss der Gläubigerversammlung vom 22. Oktober 1890, betreffend Aenderung jenes Gesetzes, ohne Wirkung blieb, hat nunmehr eine am 27. November 1891 abgehaltene Hauptversammlung ihr Einverständniss mit dem Gesetze erklärt. Ausserdem hat aber diese Hauptversammlung ein Abkommen zwischen dem Council of foreign bondholders und der Companhia del ferrocarril nacional del Ecuador wegen Erwerbung von Antheilscheinen dieser Gesellschaft genehmigt.

Peru.

Nach der am 3. Dezember 1891 abgehaltenen Hauptversammlung der Peruvian Corporation betrug der Reinertrag in dem am 30. Juni 1891 beendeten Berichtsjahre 110 233 £ und erlaubte die Vertheilung eines Gewinnes von 1 % an die Vorzugs-Antheilscheine; da diese auf einen Gewinn von 4 % Anspruch haben, so sind ihnen die fehlenden 3 % aus den späteren Ueberschüssen nachzuzahlen. Das Vermögen der Gesellschaft besteht bekanntlich aus den ihr von der Peruanischen Regierung zur Begleichung der auswärtigen Schuld überlassenen Eisenbahnen, den Dampfschiffen des Titicacasees, den Landschenkungen, Guanolagern und Bergwerken; gegenwärtig sind die Eisenbahnen noch die Haupteinnahmequelle, aber auch sie haben im Berichtsjahre unter den seit 30 Jahren nicht in solchem Maasse aufgetretenen Ueberschwemmungen zu leiden gehabt und mussten infolge dessen bisweilen den Verkehr Monate lang einstellen.

Die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen zeigt die folgende Uebersicht; um zugleich ersehen zu können, wie viel von den Ueberschüssen der Peruvian Corporation zukommt, ist auch das Grundkapital der gebildeten Betriebsgesellschaften und der Antheil der genannten Körperschaft an jenem Grundkapital in Soles (1 S. = 37 ₰) angegeben.

Eisenbahn	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuss	Gesellschaftskapital: Antheil der Körperschaft	Gesellschaftskapital: Antheil von Privatpersonen	Gesellschaftskapital: im ganzen
	£	£	£	S.	S.	S.
Centralbahn .	166 285	113 491	52 794	1 333 327	666 673	2 000 000
Südbahn . . .	194 306	121 905	72 401	2 224 700	375 300	2 600 000
Titicacadampfer . .	27 388	17 532	9 856	—	—	—
Trujillobahn .	40 096	23 491	16 605	439 993	60 007	500 000
Pacasmayobahn	15 813	14 079	1 734	199 693	307	200 000
Pisco-Yca . .	—	—	Pacht 4 462	—	—	—
Payta-Piura .	—	—	477	—	—	—
Chimbotebahn	3 290	6 115	Fehlbetrag 2 825	—	—	—
zusammen	447 178	296 613	155 504	4 197 713	1 102 287	5 300 000

Von den einzelnen Bahnen ist noch folgendes zu bemerken: Die Centralbahn mit der Abzweigung nach Ancon ist am 1. Juli 1890 der Central Railway Company übergeben worden und wird nach ihrer Vollendung die wichtigste Bahn von Peru sein; gegenwärtig wird unter Verwendung von 2 500 Arbeitern an der durch den Bergwerksbezirk Yauli nach Oroya am Ostabhang der Anden führenden Verlängerung gearbeitet, so dass diese Strecke Mitte 1892 vollendet sein wird. Die Ausbesserungsbauten, die zur Zeit des Vertragsabschlusses mit der Regierung nothwendig waren, sind dagegen sämmtlich ausgeführt. Der Verkehr belief sich, obwohl er zeitweise durch die Ueberschwemmungen unterbrochen wurde, auf 703 949 Personen und 93 515 t Güter. Als Brennstoff ist die Kohle mit Vortheil durch Petroleum ersetzt worden.

Die Südbahn ist am 1. Januar 1891 an die Southern Railway of Peru Company übertragen worden und hat jetzt 407 Meilen im Betriebe. In sehr schlechtem Zustande zur Zeit der Uebertragung an die Körperschaft, bietet sie jetzt gute Betriebsbedingungen, obwohl sie noch nicht am Ende der Verbesserungen angelangt ist. Ein neuerdings geschlossener Bauvertrag sichert für 191 000 £ die Fortsetzung der Cuzco zustrebenden Zweigbahn von Santa Rosa bis Sicuani; die Bauarbeiten an dieser Neubaulinie werden so gefördert, dass die Anfangsstrecke Santa Rosa-Marangani (34 Meilen) bereits Mitte 1892 dem Verkehre übergeben werden wird. Die Verwendung von Petroleum zur Lokomotivfeuerung anstatt Kohle ergibt eine Ersparniss von 30 %. Der Verkehr betrug in dem Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 1891 72 550 Personen und 32 150 t Güter.

Die Direktion der Körperschaft trägt sich mit der Absicht, die Dampfschifffahrt auf dem Titicacasee noch weiter zu entwickeln sowie den Desaguadero, den Bolivianischen Zufluss dieses Sees, zu kanalisiren und ebenfalls von Dampfern befahren zu lassen. Zur Prüfung dieser wichtigen Frage ist ein Ingenieurausschuss eingesetzt worden, hat aber noch keinen endgültigen Bericht erstattet; doch steht schon jetzt ziemlich sicher zu erwarten, dass auf diesem Wege der Südbahn ein bedeutender Verkehr zugeführt werden wird. Ueberdies versprechen die Verhandlungen mit der Bolivianischen Regierung wegen Ertheilung der Konzession für eine Eisenbahn von La Paz nach dem Titicacasee zu einem günstigen Ergebniss zu führen.

Die Trujillo-Eisenbahn (47 Meilen) ist am 1. Juli 1890 der Betriebsgesellschaft übergeben worden, hatte aber schwer unter den Ueberschwemmungen zu leiden. Zur Lokomotivfeuerung will man Petroleum statt Kohle verwenden und hofft dadurch eine Ersparniss von 40 % zu erzielen.

Die Eisenbahn von Pacasmayo nach Guadelupe (56,5 Meilen) ist am 13. November 1890 der Betriebsgesellschaft übertragen worden und hat am meisten von den Peruvianischen Eisenbahnen unter den Ueberschwemmungen zu leiden gehabt, doch sind alle Schäden bereits wieder ausgebessert. Zur Erleichterung des Verkehrs, der vom 13. November 1890 bis Ende Juni 1891 17 878 Personen und 12 261 t Güter betrug, hat die Betriebsgesellschaft gegen jährlich an die Regierung zu zahlende Pacht von 1 250 Soles den Hafendamm von Pacasmayo auf 7 Jahre in Pacht genommen. Man beabsichtigt überdies die Pacasmayobahn mit der Trujillobahn zu verbinden; zu diesem Zwecke musste eine Strecke von 33,5 Meilen neu gebaut und das Geleise der Pacasmayobahn verbreitert werden.

Die Eisenbahn Pisco-Yca wurde s. Zt. von der Peruvianischen Regierung verpachtet und die Körperschaft musste diesen Vertrag anerkennen, doch erhebt natürlich sie statt der Regierung die Pacht. Der Vertrag endet in 19 Jahren; die Pacht beträgt jetzt 20 und vom Jahre 1894 ab 25 % der Betriebseinnahmen, die sich in dem Zeitraum vom 1. Januar 1890 bis 30. Juni 1891 auf 162 294 Soles oder 25 089 £ beliefen.

In dem gleichen Verhältniss zur Körperschaft steht die Eisenbahn Payta-Piura, deren Pachtvertrag in 16 Jahren abläuft. Die Pacht beträgt 2½ % der Betriebseinnahmen bis zum April 1895 und von da ab 5 % der Betriebseinnahmen; ausserdem hat die Körperschaft, sobald die Einnahmen 100 000 Soles oder 15 000 £ jährlich übersteigen, Anspruch auf 25 % des Ueberschusses über jenen Betrag. In dem Berichtsjahre vom 1. Mai 1890 bis 30. April 1891 betrug die Betriebseinnahme 89 308 Soles oder 13 768 £.

Die Chimbotebahn (32 Meilen) ist die einzige, deren Einnahmen nicht die Ausgaben decken; es ist daher ein Ingenieurausschuss eingesetzt worden, um die Verlängerung der Bahn nach dem Innern zu prüfen. Obwohl aber dessen Bericht noch nicht erstattet ist, so scheint die Direktion der Körperschaft schon jetzt entschlossen, den Bau der Fortsetzung wenigstens für die nächste Zeit nicht zu unternehmen. Da die Bahn auch sehr unter den Ueberschwemmungen zu leiden hatte, so wurde sie auf 3 Jahre an die Herren Haines & Cie. unter der Bedingung, die Ausbesserung vorzunehmen, verpachtet.

Auf Grund eines am 28. Januar 1890 unterzeichneten Vertrages hat die Körperschaft das Recht, eine Eisenbahn bis zu einem der schiffbaren Flüsse der Provinz Amazonas zu bauen und erhält für jedes gebaute Kilometer 6 000 ha Land. Die Vorarbeiten für dieses Unternehmen sollen im Jahre 1892 beginnen.

Die Ausbeutung der der Körperschaft bewilligten ungeheuren Landstriche sowie der Silberbergwerke von Cerro de Paco kann erst erfolgen, wenn die Centralbahn bis Oroya verlängert ist.

Bücherschau.

Der General-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Januarausgabe 1892. — Programmgemäss ist im Verlage der K. K. Hof- und Staatsdruckerei die Januarausgabe 1892 des General-Gütertarifes der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen erschienen.

Die vorliegende zweite Auflage dieses im grossen Stile angelegten Werkes zeigt wesentliche Fortschritte und Verbesserungen gegenüber der ersten Ausgabe. Das bisher blos in einem Bande zusammengedrängte und durch Herausgabe von Nachträgen immer mehr und mehr angewachsene Tarifmaterial ist nun in 3 Bänden, welche zusammen 12 nach Verkehrsgebieten getrennte Hefte umfassen, getheilt.

Der I. Band, in 2 Heften, enthält das Betriebsreglement, den gemeinsamen Tariftheil I und die Lokaltarife der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, ferner die Reglements und Tarife für die direkten inländischen Anschluss- und Verbandverkehre.

Der II. Band, in 3 Heften, und der III. Band, in weiteren 7 Heften, ist den weitverzweigten, den ganzen Kontinent umspannenden ausländischen Tarifverbänden im Verkehre mit dem Deutschen Reiche, den Elbe-, Rhein- und Main-Umschlagplätzen, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Italien, der Schweiz, den Balkanstaaten, ferner Rumänien und Russland gewidmet.

In einem allen 3 Bänden gemeinsamen Theile finden sich die zur raschen und sicheren Auffindung der einzelnen Tarife dienenden Behelfe, wie: eine Uebersichtskarte der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Stationsverzeichnisse der Eisenbahnen des In- und Auslandes, der Index und als dankenswerthe Neuerung eine Zusammenstellung der für gewisse Transportartikel auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ertheilten temporären Frachtbegünstigungen vereinigt.

Es gibt kein zweites Werk in seiner Art, welches das umfangreiche und dabei so zerstreute, fortwährendem Wechsel unterworfene Tarifmaterial in einer solchen Vollständigkeit und Reichhaltigkeit bringt; denn nicht nur sind sämmtliche bis Ende Dezember 1891 herausgegebenen zahllosen Nachträge beigefügt, sondern auch die mit 1. Januar 1892 in Kraft tretenden Tarife haben bereits Aufnahme gefunden.

In der sorgfältigen redaktionellen Bearbeitung spiegeln sich deutlich die in den einzelnen Tarifverbänden vor sich gehenden Veränderungen ab.

So sind in den inländischen Verbandverkehren infolge der im abgelaufenen Jahre eingetretenen Frachtentarif-Reform auf den Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen eine ganze Reihe von wichtigen Tarifverbänden der Umarbeitung unterzogen worden.

Fast sämmtliche Kohlen- und Getreidetarife, sowie die Klassentarife in den wichtigsten Relationen sind neu berechnet. Im Verkehre mit dem Deutschen Reiche gelangte eine erhebliche Anzahl neuer Tarife zur Einführung, insbesondere fanden in den direkten Getreidetarifen die von der Deutschen Regierung gewährten bedeutenden Ermässigungen gehörige Berücksichtigung. Im Verkehre mit den Balkanstaaten gelangen die ab 1. Januar 1892 gültigen Exporttarife nach Binnenstationen und nach den Seehäfen der Levante mittelst eines Supplements zur Ausgabe. Im Verkehre mit Russland sind die neuerstellten Tarife bereits einbezogen.

Hand in Hand mit der durch die Neugestaltung des General-Gütertarifes gewonnenen grösseren Uebersichtlichkeit und leichteren Beweglichkeit ist es auch möglich geworden, eine wesentliche Vereinfachung des Index herbeizuführen, ferner Einrichtungen zu treffen, wodurch die Evidenzhaltung der innerhalb eines Halbjahres zur Ausgabe gelangenden Ergänzungsseiten erleichtert und deren Zahl bedeutend vermindert wird.

In der verhältnissmässig kurzen Zeit seines Bestandes hat der General-Gütertarif sich nicht nur zu einem nützlichen Dienstbehelf für die Organe der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen herausgebildet, sondern er hat auch eine weite Verbreitung in den Interessentenkreisen der Industrie, des Handels und der Landwirthschaft des In- und Auslandes gefunden.

Mit seiner Ausgabe wurde somit einem langentbehrten Bedürfnisse aller jener Berufsklassen, welche sich mit der Frachtenbeförderung auf Eisenbahnen beschäftigen, Rechnung getragen, erschöpfend gibt er über alle in das Eisenbahntarifwesen einschlagenden Fragen die verlässlichste Auskunft und erscheint daher als Tarifhand- und Nachschlagebuch geradezu unentbehrlich.

Das Geltungsgebiet des General-Gütertarifes hat mit der Verstaatlichung der verkehrswichtigen Linien der Galizischen Carl-Ludwigbahn eine Ausdehnung von 8000 km erreicht, und es steht nach einem jüngst gefassten Beschlusse der Oesterreichischen Direktorenkonferenz in Aussicht, dass schon eine der nächsten Ausgaben des General-Gütertarifes neben den Tarifen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen auch jene der Privatbahnverwaltungen enthält und dass auf diese Weise der General-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sich zu einem General-Gütertarif sämmtlicher Oesterreichischen Eisenbahnen ausgestalten wird.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Berichtigung des Nachtrages XIV zum Lokaltarife der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

In dem mit 1. Januar 1892 zur Einführung gelangten Nachtrag XIV zum Lokaltarife der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind die Anmerkungen auf Seite 28 Post Nr. 32 des Anhanges wie folgt richtig zu stellen:

1. Statt: „diese Frachtsätze gelten nur für die Monate Januar, Februar und Dezember“ hat es richtig zu heissen: „diese Frachtsätze gelten für die Monate März bis Ende November.“

2. Statt: „diese Frachtsätze gelten für die Monate März bis Ende November“ hat es richtig zu heissen: „diese Frachtsätze gelten nur für die Monate Januar, Februar und Dezember.“

Wien, am 9. Januar 1892. (81)

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der wegen Eisganges auf der Donau seit 22. Dezember v. J. eingestellt gewesene Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der Kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde am 8. Januar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 11. Januar 1892. (82)
Die Direktion
der Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Rumänisch - Norddeutscher Maisverkehr. Mit dem 15. Januar d. J. gelangt für die Beförderung von Mais (Kukuruz) in Ladungen von 10000 kg zwischen Stationen der Rumänischen Eisenbahnen (Linie Burdujeni - Roman und Seitenlinien) einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg andererseits ein neuer ermässigter Ausnahmetarif mit Gültigkeit bis 31. März 1892 zur Einführung.

Abdrücke desselben können zum Preise von 0,20 M. für das Stück von den bekannten Verkaufsstellen bezogen werden.

Breslau, den 12. Januar 1892. (83)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die im Nachtrage IX zu Heft 1 des Verbands-Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 c (Schleifholz) für den Verkehr mit Berthelsdorf gelten auch ferner bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J.

Dresden, am 11. Januar 1892. (84)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ergänzung des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel im Verkehr der Preussischen Staatseisenbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn. Im Lokalverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und im Verkehr zwischen diesen und der Oldenburgischen Staatsbahn wird vom 1. Februar 1892 ab der Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metall - Verarbeitungsstätten)“ zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben abgefertigt.

Magdeburg, den 11. Januar 1892. (85)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen und der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn etc. Am 15. d. Mts. erscheinen die Nachträge IV, V, VIII und III zu den Ausnahmetarifen B für den vorbezeichneten Kohlenverkehr, welche u. a. neue Frachtsätze von Station Hattingen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld und nach Station Corschenbroich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) enthalten. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 9. Januar 1892. (86)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Westösterreichisch-Ungarischer Verbands - Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 69 (Schleifholz) für den Verkehr zwischen Klattau und Jinec - Cenkau einerseits und Mosel, Berthelsdorf andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 11. Januar 1892. (87)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II vom 1. April 1891. Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. wird die Station Altensteig, Endstation der Württembergischen Schmalspureisenbahn Nagold - Altensteig, in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen. Ueber die Frachtsätze usw. geben die betheiligten Stationen Aufschluss.

München, den 11. Januar 1892. (88)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Massengüter. Die im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen unter sich, sowie mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehenden Ausnahmetarife

a) für Wegebaumaterialien,
b) für die unter Ziffer 2 des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.) genannten Güter, nämlich: Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Pfeifenerde, Schlick und Schlamm, ausgenommen Porzellanerde (china clay, Kaolin),
c) für Steine des Spezialtarifs III — mit Ausnahme der in den Ausnahmetarif E der Lokaltarife für die Direktionsbezirke Köln (rechtsrh.) und Köln (linksrh.) und des Rheinischen Nachbartarifs aufgenommenen Schwemmsteine —, ferner für Kies, für Glasscherben und Glasbrocken und für Sand

finden zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen vom 1. März 1892 ab, in gleicher Weise wie seit 15. September 1891 die Ausnahmetarife für Eisenerze und Schwefelkies, nur bei der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen, Anwendung.

Eine Ausnahme bildet nur der Verkehr der Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin, für welchen bei den vorbezeichneten Ausnahmetarifen die bisherigen Bedingungen beibehalten werden.

Berlin, den 9. Januar 1892. (MG89)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Deutschen Eisenbahndirektionen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Januar d. J. wird die Station Altensteig der schmalspurigen Staatsbahnstrecke Nagold-Altensteig in den direkten Badisch-Württembergischen Güterverkehr aufgenommen.

Karlsruhe, den 10. Januar 1892. (90)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staaseisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Auf Seite 221 des Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Gütertarifs vom 1. Dezember 1888 ist bei Landau Hauptbhf. im Ausnahmetarif Nr. 5 a 53,06 und in 5 b 43,08 Frcs. pro Tonne nachzutragen.

München, den 9. Januar 1892. (91)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Die Haltestelle Etzleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt wird am 1. Februar d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 13. Januar 1892. (92)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach Frankreich. Mit Wirkung vom 18. Januar d. J. wird die Grubenstation Göttelborn in den Ausnahme-Tarif für den Transport von Steinkohlen und Koks von den Saargruben etc. nach Belfort transit über Saargemünd-Altmünsterol vom 15. August 1885 aufgenommen. Dieselbe ist demnach in der Tariftabelle auf Seite 3 des Tarifs, wie folgt, nachzutragen:

km	Frachtsätze für 1 000 kg in Frcs. a)	b)
294 Göttelborn . .	8,43	7,48

Köln, den 11. Januar 1892. (93)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Vom 1. März 1892 ab kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien (Ausnahmetarif 3 unseres Lokal-Gütertarifs) und die Frachtsätze unseres Ausnahmetarifs 4 für die unter Ziffer 2 desselben genannten Gegenstände, nämlich: Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcke verpackt), Pfeifenerde, Schlick und Schlamm, ausgenommen Porzellanerde (china clay, Kaolin) nur noch zur Anwendung, wenn das Ladegewicht der verwendeten Wagen zur Frachtberechnung herangezogen wird, sofern nicht die Fracht zu den Sätzen und Bestimmungen des Spezialtarifs III für das wirkliche Gewicht niedriger ist, in welchem Falle diese erhoben wird.

Stettin, den 6. Januar 1892. (94)
Direktion
der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft.

Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets. Am 15. Januar 1892 treten für den Versand von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Vetschau nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Januar 1892. (MG95)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil II Heft 3. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag XIV zum Tarif vom 15. April 1885 mit Ausnahmesätzen für Kartoffeln nach Cüstriner Vorstadt in Kraft. Abdrücke dieses Nachtrages können bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 12. Januar 1892. (96)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 15. Januar d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 9 in Kraft, durch welchen die zwischen Oesterreich und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Köln (links- und rechtsrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn bestehenden Ausnahmesätze für Eisenerz etc. vom 1. März d. J. an aufgehoben werden. Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 13. Januar 1892. (97)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 1, der Nachtrag IV und zu Heft 2 und 3 je der Nachtrag III in Kraft. Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt der Anhang zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 nebst Nachtrag I und II, enthaltend Kurs-Zuschlagstabellen, zur Aufhebung. Die Nachträge enthalten u. a. Aenderung der besonderen Bestimmungen, anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Galizischen Stationen, Einbeziehung von Stationen, sowie Berichtigungen. Nachtrag III zu Heft 2 ist zum Preise von 0,35 ℳ und die anderen Nachträge unentgeltlich auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 11. Januar 1892. (98)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verband. Einführung des Ausnahmetarifes für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein, sowie einiger Tarifnachträge. Am 1. Februar 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, zur Einführung, durch welchen die bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze der Tarifhefte A, C, D, E und F ersetzt werden.

Aus diesem Anlasse erscheinen gleichzeitig Nachträge zu diesen Tarifheften, welche die Aufhebung der betreffenden Frachtsätze behandeln.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes, sowie der damit zusammenhängenden Nachträge, u. zw.:

a) Nachtrag III zu dem Tarife, Theil II Heft A, vom 15. Oktober 1886,
b) Nachtrag II zu dem Tarife, Theil II Heft C, vom 1. Januar 1890,
c) Nachtrag II zu dem Tarife, Theil II Heft D, vom 1. Januar 1890,
d) Nachtrag I zu dem Tarife, Theil II Heft E, vom 1. September 1890,
e) Nachtrag II zu dem Tarife, Theil II Heft F, vom 1. April 1891,

werden rechtzeitig bei der gefertigten Generaldirektion, als der geschäftsführenden Verwaltung, käuflich zu erhalten sein.

Prag, am 12. Januar 1892. (99)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Nachtrag I zu dem Gütertarif der Debreczen-Füzesabonyer Lokaleisenbahn. Zu dem vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gütertarif (Theil II) der im Betriebe der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Debreczen-Füzesabonyer Lokaleisenbahn tritt mit 1. Februar 1. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher die Aenderung der im Abschnitte VI des Haupttarifes enthaltenen Beschränkungen des Güterverkehrs, weiter die Ausserkraftsetzung einiger Frachtsätze und sonstige Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Exemplar erhältlich.

Budapest, am 6. Januar 1892. (100)
Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

4. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von

ca. 2 000 t Stahlschienen und
„ 1 020 „ Verbindungstheilen

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen,

welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 30. Januar 1892, Mittag 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 14. Januar 1892. (101)

Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

Verding von Schreibmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

40 Ries blaue Aktendeckel,
40 „ weisse „
517 „ Kanzleipapier,
1 122 „ Konzeptpapier,
125 „ Packpapier,
1 424 000 Stück Briefumschläge und
2 566 Gros Stahlfedern

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im genannten Büreau

am 28. Januar 1892,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. Februar. (102)

Magdeburg, den 11. Januar 1892.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmaterialien Gruppe II u. III. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

4 600 kg	Karbolsäure	Gruppe II
1 700 „	karbolsauren Kalk	Gruppe II
20 000 „	grüne Seife	Gruppe II
3 100 „	weisse Riegelseife	Gruppe II
26 000 „	Soda	Gruppe II
27 000 „	Talg	Gruppe II
210 000 „	raff. Rüböl	Gruppe III
370 000 „	roh. „	Gruppe III
860 000 „	Petroleum	Gruppe III
200 000 „	Mineral-Schmieröl (Sommeröl)	Gruppe III

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde für Gruppe II und von 60 ₰ in baarem Gelde für Gruppe III bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet

am 26. Januar 1892,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1892.

Magdeburg, den 5. Januar 1892. (103)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Am 30. Januar 1892, Mittags 12 Uhr kommen in unserem Geschäftszimmer hier — Lindenstrasse 19 — alte für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare, auf den Bahnhöfen Löcknitz, Pasewalk und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formulare, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termine, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen, während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in den Stationsbüreaus zu Löcknitz, Pasewalk und Greifswald und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von dem Büreauvorsteher Steindamm hier bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Stettin, den 9. Januar 1892. (104)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete, in den diesseitigen Haupt - Werkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelte alte Werkstattsmaterialien, als: Achswellen, Komposition aus Zinn, Dreh- und Bohrspähne von Antimonlegirungen, Eisen, Stahl, Kupfer, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Federstahl, Gekrätze von Roth- und Weissguss, Glasbruch, Gummi, Gusseisen — verbranntes und unverbranntes —, Kupfer, Messing, Neusilberblech, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Roststäbe, Rothguss, Schleifsteine, Schrott von Schweiss- und Flusseisen, eiserne Siederohre und Abschnitte von solchen, Weichenzungen, Zink und Zinkblech, Abfälle von Gurten, Gardinen, Leinen, Plüsch, Wachstuch etc., sowie 1 165 kg brauchbare neue Kesselniete und zwar 4 000 Stck. je 60 mm lang, 22 mm stark und 500 Stck. je 80 mm lang, 22 mm stark (ohne Konus) sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialien - Büreau hier, Knochenhauerufer-Strasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im genannten Büreau

am 29. Januar 1892,
Vormittags 10 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 19 Februar d. J.

Magdeburg, den 7. Januar 1892. (105)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen

Gesucht

ein Bautechniker, der besonders in Ausführung von Eisenbahn-Vorarbeiten, Aufstellung der dazu gehörigen Kostenanschläge und Rentabilitätsberechnungen erfahren ist. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften zu richten an die

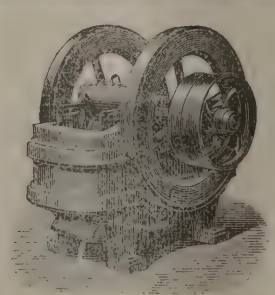
Centralverwaltung für Secundärbahnen
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstrasse 88/89.

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen,
1 Wassermotor.)



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 6. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Januar 1892.

Inhalt:

Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen bei d. Preussischen Staatsbahnen für das Etatsjahr 1892/93.
Eine neue Reihe von Lokalbahnbauten in Bayern.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Die Thronrede.
Der Preussische Staatshaushalts-Etat für 1892/93.
Der Deutsche Reichstag.
Deutscher Handelstag.
Verspätungen im November 1891.
Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Eutin-Lübecker Eisenbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Prignitzer Eisenbahn
Saal-Eisenbahn.
Aus Frankreich:
Die Ausbildung der Eisenbahntruppen.
Belforter Festungsbahn.
Versuchsfahrt auf d. Nordbahn.
Ermässigung der Fahrkarten- u. Eilgutsteuer.
Das Internationale Frachtrecht-Uebereinkommen.
Annahmezeiten der Frachtgutstellen.
Betriebseröffnung.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Neue Lokalbahngesellschaften.
Personalnachrichten.
Die Indischen Eisenb. in 1890.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen bei den Preussischen Staatsbahnen für das Etatsjahr 1892/93.

Nach dem kürzlich zur Vertheilung gelangten Entwurfe des Staatshaushalts-Etats für das Jahr vom 1. April 1892/93 kommen bei den Preussischen Staatsbahnen — mit Ausschluss der Centralstelle — für dieses Jahr im ganzen 7 704 etatsmässige Stellen für Beamte in Zugang. Diese erhebliche Stellenvermehrung ist um so bemerkenswerther, als im Jahre 1892/93 voraussichtlich nur etwa 250 km neue Bahnstrecken dem Betriebe übergeben werden, mithin die neuen Etatsstellen nur zu einem geringen Theile für das Personal neuer Bahnstrecken, der Hauptsache nach vielmehr für das Personal der bereits im Betriebe befindlichen Bahnstrecken bestimmt sind. Es wird deshalb bei einer Reihe von Dienstgruppen eine wesentliche Verbesserung der Anstellungsverhältnisse für das dauernd erforderliche Personal eintreten.

Der Zugang an Stellen für höhere Beamte ist nur mässig. Es sind insgesammt 14 neue Stellen für Mitglieder der Betriebsämter und Bauinspektoren, davon 4 Stellen für höhere bautechnische und je 5 Stellen für höhere maschinentechnische und administrative Beamte, vorgesehen. Die Amtsbezeichnung: „Mitglieder der Betriebsämter“ soll künftig an die Stelle der bisherigen Amtsbezeichnung: „ständige Hilfsarbeiter der Betriebsämter“ treten, ohne dass im übrigen die Stellung und das Diensteinkommen der Beamten, sowie die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden irgend welche Aenderung erfahren.

Für mittlere Beamte kommen 2 255 neue etatsmässige Stellen in Zugang und zwar für

	Stellen
Buchhalter und Eisenbahnsekretäre	98
Betriebssekretäre	167
Betriebs- und Verkehrskontroleure	6
Kanzlisten I. Klasse	3
Kanzlisten	27
Zeichner	33
Stationsvorsteher I. Kl.	5
„ II. „ usw.	51
Stationsaufseher und Assistenten	756
Bahnmeister I. Klasse 20 Stellen, auf welche 2 abgesetzte Bahnmeisterstellen angerechnet werden	18
Telegraphenaufseher	7
Güter-Expeditionsvorsteher	8
Stationseinnehmer und Güterexpedienten	57
Lokomotivführer und Maschinisten	718
Zugführer	230
Werkstättenvorsteher	14
Werkmeister	45
Materialienverwalter I. Klasse	3
Materialienverwalter II. Klasse	9

Von den neuen Stellen für Stationsvorsteher und Güterexpedienten ist nur ein kleiner Theil für Vorsteher neuer Stationen und Güterabfertigungsstellen bestimmt. Die überwie-

gende Mehrzahl der neuen Stellen ist in Zugang gebracht, um zum Zwecke der Verschärfung der Aufsicht über den äusseren Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, welche sich für die Sicherheit des Betriebes und die Ordnung des Dienstes als nothwendig erwiesen hat, auf besonders umfangreichen und schwierigen Bahnhöfen neben dem Stationsvorsteher I. Klasse für die Beaufsichtigung räumlich getrennter, wichtiger Bahnhofstheile Vorsteher II. Klasse und neben dem Güterexpeditions-Vorsteher für die Leitung selbständiger Abtheilungen (Eilgut-, Gepäck-, Steuerabfertigung, Güterannahme und -Ausgabe), für die Beaufsichtigung grösserer Gruppen von Abfertigungsbeamten und des Lade-, Boden-, An- und Abfuhrwesens Güterexpedienten bestellen zu können.

Auf die unteren Beamten kommen 5 435 neue etatsmässige Stellen. Hiervon entfallen auf:

	Stellen		Stellen
Billetdrucker, Büreau- und Kassendiener	19	Rangir- und Wagenmeister	356
Telegraphisten	137	Weichensteller I. Klasse	391
Weichensteller, Billetschaffner auf den Bahnhöfen der Berliner Stadt- und Ringbahn, Portiers, Krahnmeister und Brückenwärter	1 598	Heizer und Maschinenwärter	777
Bahn- und Krahnwärter	800	Packmeister	201
Lademeister	152	Schaffner	345
		Bremser und Matrosen	600
		Werkführer	50
		Magazinaufseher	9

Die starke Vermehrung der etatsmässigen Unterbeamtenstellen ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der Bemessung des Bedarfs an etatsmässigem Personal bei den früheren Etatsveranschlagungen der Bedarf in der verkehrsschwächsten Zeit des Jahres, bei der Aufstellung des Etats für das Jahr 1892/93 aber der voraussichtliche Bedarf in den Monaten von mittlerem Verkehrsumfange zu Grunde gelegt ist.

Eine neue Reihe von Lokalbahnbauten in Bayern.

Anknüpfend an unsere früheren ausführlichen Mittheilungen über die Entwickelung des Lokalbahnwesens in Bayern (siehe S. 1339 und 1361 Jahrg. 1883; S. 3, 18, 31 und 61 Jahrg. 1884; S. 857 und 869 Jahrg. 1887; endlich S. 315 und 369 Jahrg. 1888 d. Ztg.) bringen wir im nachstehenden die Motive zu dem neuen, dem gegenwärtig versammelten Landtage zur Berathung vorliegenden Lokalbahn-Gesetzentwurfe (siehe S. 939 Jahrg. 1891 d. Ztg.) zum Abdrucke.

Einleitung.

Auf Grund des Gesetzes vom 21. April 1884, die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung betreffend, sind 13 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von . . . . . 293,8 km,
dann nach den Gesetzen vom 13. Januar und vom 29. Mai 1886 2 weitere (Passau-Freyung und Reichenhall-Berchtesgaden) mit . . . . . 68,4 „
zusammen 15 staatliche Lokalbahnen mit 362,2 km Länge zur Ausführung gekommen und bis auf die 19 km lange Strecke Röhrnbach-Freyung, welche im Laufe des Jahres 1892 zur Eröffnung kommen wird, in Betrieb genommen worden. Von diesen Bahnen waren bis Ende des Jahres 1887 11 definitiv oder doch provisorisch in Betrieb genommen und wurden in den Jahren 1888—90 weiter eröffnet:

Pocking-Passau am 15. Oktober 1888,
Reichenhall-Berchtesgaden am 25. Oktober 1888,
Zwiesel-Grafenau am 1. September 1890 und
Passau-Röhrnbach am 6. Dezember 1890,

so dass bis Ende des Jahres 1890 von den genehmigten Lokalbahnen 343,2 km in Betrieb gekommen waren.

Mit Gesetz von 30. April 1888 wurden weitere 11 Lokalbahnen mit zusammen nach Projekt 220,65 km Länge zur Ausführung genehmigt, von welchen 5 mit 80,22 km Länge bereits eröffnet wurden, und zwar:

Freilassing-Laufen am 14. Juni 1890,
Neusorg-Fichtelberg am 20. Dezember 1890,
Forchheim-Ebermannstadt am 1. Juni 1891,
Traunstein-Trostberg am 7. September 1891 und
Jossa-Brückenau am 15. Oktober 1891.

Ausser diesen Linien wird auch die 15,5 km lange Lokalbahn Hassfurt-Hofheim noch im Jahre 1891 voraussichtlich zur Eröffnung kommen, so dass bis Ende dieses Jahres 438,9 km Lokalbahnen im Verkehr sein werden.

Hierzu kommt noch die als Lokalbahn gebaute und betriebene 27,8 km lange Linie Gemünden-Hammelburg und die nur theilweise auf Bayerischem Gebiet liegende, der Regierung von Sachsen-Meiningen zugehörige, 7,6 km lange Pachtbahn Ludwigsstadt-Lehesten, zusammen 474,3 km Bahn.

Von den im Jahre 1888 genehmigten Lokalbahnen werden voraussichtlich weitere 3 mit 73,3 km Länge, dann die 19 km lange Theilstrecke Röhrnbach-Freyung im Jahre 1892 und die letzten 2 des Gesetzes von 1888 mit 53,5 km im Jahre 1893 dem Verkehre übergeben werden können, wodurch die Länge der im Betrieb befindlichen staatlichen Lokalbahnen auf 620,1 km steigen wird.

Dem reinen Lokalverkehr dienen aber nicht diese Bahnen allein, sondern es dürfen als demselben Zweck dienstbar, wenn schon unter anderen Bedingungen ins Leben gerufen, auch die 15 Bayerischen Vizinalbahnen hierher gerechnet werden mit einer Gesammtlänge von 167,3 km.

Des weiteren ist in der neueren Zeit auch eine Reihe von Privatlokalbahnen entstanden, die meisten von der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft hergestellt und betrieben, nämlich:

Sonthofen-Oberstdorf	13,2 km	lang,
Oberdorf-Füssen	30,5 „	„
Murnau-Partenkirchen	25,7 „	„
München-Wolfratshausen	26,6 „	„
von welcher 24 km bereits eröffnet, 2,6 km (München-Thalkirchen) noch fertig zu stellen sind.		
Fürth-Zirndorf	5,1 „	„
Walhallabahn (schmalspurig)	8,9 „	„
zusammen	110,0 km,	
dann von anderen Gesellschaften:		
Schaftlach-Gmund	7,8 „	lang,
Gotteszell-Viechtach	25,0 „	„
Deggendorf-Metten	5,1 „	„
zusammen	147,9 km.	

Es dienen also im rechtsrheinischen Bayern neben den im Hauptbahnnetz befindlichen Nebenbahnen, welche zum Theil auch nur lokale Bedeutung haben, 935,3 km Bahnen rein lokalen Zwecken, wobei die Augsburger Lokalbahn, welche, zunächst nur für Güterverkehr in Aussicht genommen, mehr als eine Industriebahn zu betrachten ist, noch nicht in Rücksicht gezogen wurde.

Das Lokalbahnwesen hat also insbesondere auf der Grundlage des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, im Laufe der letzten Jahre sehr an Ausdehnung gewonnen, und es liegen nunmehr, nachdem die ersten neueren Lokalbahnen schon in den Jahren 1884 und 1885 dem Verkehre übergeben wurden, über die Bewährung der Grundsätze, nach welchen bisher bei Bau und Betrieb der Lokalbahnen verfahren wurde, und über welche die Motive zu den Lokalbahn-Gesetzentwürfen vom Jahre 1883/84 und 1887/88 Ausführliches enthalten, weiterhin verwerthbare Erfahrungen vor.

Diese können im allgemeinen als günstig und den gehegten Erwartungen entsprechend bezeichnet werden.

Es werden daher die in den erwähnten Gesetzesmotiven ausführlich erörterten Grundsätze für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen im allgemeinen auch für die weiterhin zu erbauenden Lokalbahnen Anwendung zu finden haben, mit geringen Abweichungen, über welche im nachfolgenden noch das Nöthige bemerkt werden soll.

Ueber die finanziellen Ergebnisse der bis Ende des Jahres 1890 in Betrieb genommenen Lokalbahnen ist folgendes zu sagen:

Es bedarf immer einer gewissen Zeit der Entwickelung, bis die einzelnen Lokalbahnen nach ihrer Inbetriebnahme die nach dem vorhandenen Verkehr zu erwartenden Ergebnisse liefern, und können daher die erst im letzten Jahre zur Eröffnung gekommenen Linien bezüglich ihrer Ergebnisse noch nicht als in voller Wirkung stehend betrachtet werden.

Dass die Rentabilität mit dem weiteren Ausbau von Lokalbahnen zurückgehen werde, war vorauszusehen, da die wirthschaftlich wichtigeren und infolge dessen meistens auch rentableren Bahnen zuerst zur Herstellung kamen und die nach-

her zum Bau gekommenen meistens von vornherein weniger günstige Verhältnisse erwarten liessen.

Auf eine höhere Durchschnittsverzinsung des vom Staate aufgewendeten Anlagekapitales, als etwa 3 %, war von Anfang an nicht gerechnet worden, und durfte ein derartiger Zinsertrag um so mehr als ausreichend erachtet werden, als die Erhöhung des aus den Lokalbahn-Gebieten den Hauptbahnen nun zuströmenden Verkehres gegenüber dem früher auf der Strasse vermittelten als ein Vortheil angesehen werden muss, durch welchen der zur landesüblichen Verzinsung des Anlagekapitales fehlende Betrag als gedeckt erscheinen mag.

Bei mehreren schon seit längerer Zeit eröffneten Bahnen hat sich im Jahre 1890 gegenüber den vorausgegangenen ein kleiner Rückgang gezeigt, im allgemeinen aber sind die Betriebseinnahmen stetig gewachsen, in höherem Maasse aber noch die Betriebsausgaben, welche durch das Steigen der Kohlenpreise und Vermehrung der Zugverbindungen, insbesondere aber auch durch die neueren Bestimmungen über die Bemessung der Dienstzeit ungünstig beeinflusst wurden.

Gleicht man die wirklichen Einnahmen und Ausgaben einfach gegen einander ab, so haben sämmtliche 1890 im vollen Jahresbetriebe gestandenen Lokalbahnen (Gemünden-Hammelburg und Ludwigsstadt-Lehesten nicht eingerechnet) einen Ueberschuss ergeben, welcher im Jahre 1890 bei einzelnen Bahnen bis zu 7 % des Anlagekapitales (bei einer sogar bis 15 %) stieg, bei anderen aber auch bis zu 0,6 % herabsank und im Durchschnitt 4,04 % des staatlichen und 3,74 % des Gesammt-Anlagekapitales betrug gegen 4,01 und bezw. 3,71 % im Jahre 1889. Anders stellt sich allerdings dieser Prozentsatz, wenn, wie dies zur richtigen Vergleichung mit Privatbahnen wohl geschehen muss, entsprechende Rücklagen für Erneuerung des Oberbaues und des Fahrmaterials rechnerisch in Betracht gezogen werden, denn dann beträgt im Jahre 1890 die Verzinsung des Staatsaufwandes nur 3,10 % und des Gesammtaufwandes 2,83 % gegen 3,20 % und bezw. 2,94 % im Jahre 1889. Hierbei ist auch das Erträgniss der Bahn Gemünden-Hammelburg und der Pachtbahn Ludwigsstadt-Lehesten eingerechnet. Wird letztere Bahn, deren Anlagekosten nicht vom Bayerischen Staate getragen wurden, weggelassen, so haben die das ganze Jahr 1890 in Betrieb gestandenen 14 Lokalbahnen den staatlichen Bauaufwand mit 3,7 % und bei Berücksichtigung der Erneuerungsrücklagen mit 2,9 % verzinst, was den Erwartungen und vorher aufgestellten Berechnungen nahehin entspricht. Man darf die Hoffnung hegen, dass wenn auch, wie schon angedeutet, mit dem Bau weiterer nicht im besonderen Grade rentabler Lokalbahnen, die durchschnittliche Verzinsung noch zurückgehen wird, dies doch bei Festhaltung der bisher angewendeten Betriebs- und Tarifgrundsätze nicht in solchem Grade der Fall sein wird, dass nicht die auch dem Hauptbahnnetze durch die Lokalbahnen zugehenden Vortheile für den Fehlbetrag bis zur Höhe der landesüblichen Verzinsung des Bauaufwandes vollen Ersatz böten.

Auf den Weiterbau von Lokalbahnen wird aber von den verschiedensten Seiten mit allem Eifer gedrängt. Beweis dafür war schon der Wunsch der Kammer der Abgeordneten, in das Gesetz vom 30. April 1888 noch eine grössere Zahl von Lokalbahnen aufgenommen zu sehen, als nach Anschauung der Staatsregierung bei dem Stand der verfügbaren technischen Kräfte in den darauffolgenden 4 Jahren zur Ausführung gelangen konnten; Beweis ferner die grosse Zahl von Lokalbahnprojekten, welche von den Betheiligten mit der Bitte um Genehmigung an den Landtag gelangt waren und der Staatsregierung zur Kenntniss und Würdigung hinübergegeben wurden. In zahlreichen, theils direkt an das Königliche Staatsministerium, theils an die Generaldirektion der Königlichen Staatseisenbahnen gelangten Bittgesuchen wurde ausserdem noch eine grosse Reihe von Lokalbahnen in Anregung gebracht und je nach dem Stand der Sache mehr oder weniger ausführlich untersucht.

Wie drängend das Bedürfniss für weitere Lokalbahnen ist, möchte auch daraus hervorgehen, dass von den im Jahre 1888 beantragten, aber nicht gesetzlich genehmigten Lokalbahnen zwei (Gotteszell-Viechtach und Fürth-Zirndorf) als Privatbahnen zur Ausführung kamen und eine (Röthenbach-Weiler) auf gleichem Wege ihrer Herstellung entgegengeht. Fasst man von den weiter angestrebten Bahnen zunächst nur jene ins Auge, welche von vornherein einige Wahrscheinlichkeit für ihre Ausführbarkeit boten und daher so eingehend bearbeitet wurden, dass ihre Aufnahme in einen Gesetzentwurf möglich erschien, so ist deren Zahl, wenn die sich gegenseitig ausschliessenden Linien nur je für eine gerechnet werden, 32, für welche vielfach zur Bearbeitung vorhandene ältere Projekte benutzt werden konnten.

Unter diesen 32 Bahnen befinden sich alle jene, deren Berücksichtigung seitens der Kammer der Abgeordneten schon bei der Berathung des vorigen Lokalbahn-Gesetzentwurfes gewünscht wurde, und welche seitdem nicht auf anderem Wege zur Ausführung kamen, und alle jene, welche der Staatsregierung zur Würdigung übergeben wurden und nicht schon bei der ersten Untersuchung die Unthunlichkeit, sie als staatliche Lokalbahnen zur Ausführung zu bringen, erkennen liessen. Ausser diesen kamen noch eine Menge Lokalbahnprojekte in Antrag, welche theils noch im ersten Vorbereitungsstadium stehen, theils aber auch wenig oder keine Aussicht bieten, in absehbarer Zeit greifbare Gestalt anzunehmen. Eine Zusammenstellung aller jener Projekte, welche aktenmässig angeregt wurden, und von denen immerhin ein Theil bei Entwurf künftiger Lokalbahngesetze nicht ausser Betracht wird bleiben können, ergibt deren Zahl zu mehr als 40, so dass im ganzen die Anregung für nahezu 80 weitere Bahnen gegeben erscheint.

Von den in die engere Wahl gekommenen und sowohl nach der technischen, als der finanziellen Seite genauer untersuchten Bahnen wurden schliesslich folgende, auf Grund dieser Vorarbeiten und der mit den Interessenten über ihre gesetzlichen Leistungen gepflogenen Verhandlungen in den gegenwärtigen Gesetzentwurf *) aufgenommen:

1. Traunstein-Ruhpolding,
2. Laufen-Tittmoning,
3. Wolnzach-Mainburg,
4. Straubing-Konzell,
5. Cham-Waldmünchen,
6. Bodenwöhr-Neunburg v/W.,
7. Bayreuth-Warmensteinach,
8. Selb Bahnhof-Selb Stadt (Ludwigsmühle),
9. Breitengüssbach-Maroldsweisach,
10. Erlangen-Herzogenaurach,
11. Wicklesgreuth-Windsbach,
12. Langenzenn-Wilhermsdorf,
13. Schnaittach-Simmelsdorf-Hüttenbach.
14. Kempten-Pfronten,
15. Dinkelscherben-Thannhausen,
16. Kellmünz-Babenhausen.

Die Vorbereitungen für diese Bahnprojekte wurden im allgemeinen in gleicher Weise getroffen, wie dies in den Motiven zu den Gesetzen vom Jahre 1884 und 1888 des näheren dargestellt ist, auf welche daher hier Bezug genommen werden darf.

Auch die Ausführung der neuen Lokalbahnen selbst ist nach den bisher in Geltung gewesenen Grundsätzen in Aussicht genommen.

Es bedarf daher im nachfolgenden nur weniger Andeutungen über die geringen Abweichungen von dem bisherigen Verfahren, welche bei der Projektirung der neuen Reihe von Lokalbahnen des vorliegenden Gesetzentwurfes in Betracht gezogen worden sind.

Vorarbeiten.

Bezüglich der Behandlung der technischen Projekte und der Vorarbeiten für die Lokalbahnen wurde gegenüber dem im Jahre 1883 eingehaltenen umständlicheren Verfahren in derselben kürzeren Weise vorgegangen, wie dies auch im Jahre 1887 der Fall war und in den Motiven des vorigen Lokalbahn-Gesetzentwurfes des näheren dargelegt ist. Die ausserordentlich zeitraubende notarielle Festsetzung von Einheitspreisen für die von den einzelnen Grundbesitzern abzutretenden Flächen in Form sogen. Kaufvertrags-Versprechen wurde unterlassen, schon deshalb, weil hierfür die Zeit gemangelt hätte, es wurde aber die nöthige Sicherheit für die Erfüllung der den Bahninteressenten obliegenden gesetzlichen Verpflichtungen dadurch gewonnen, dass bezüglich der Uebernahme dieser Verpflichtungen seitens der treffenden Interessentengruppen (Gemeindeverbände) rechtsgültige und soweit nothwendig staatsaufsichtlich genehmigte Beschlüsse herbeigeführt wurden, wobei für das Staatsärar noch die weitere Sicherung besteht, dass auch künftig, wie bisher, mit dem Bau einer Lokalbahn nicht begonnen werden wird, so lange nicht der für den Bahnbau nothwendige Grund und Boden kosten- und lastenfrei der Bahnverwaltung überwiesen oder reale Sicherstellung der voraussichtlichen Grunderwerbungskosten erfolgt ist.

Um den Interessenten übrigens bezüglich der Höhe der von ihnen zu übernehmenden Verpflichtungen von vornherein verlässige Anhaltspunkte an die Hand zu geben, wurden alle im vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommenen Lokalbahnen von einer Kommission bereist, welche den Betheiligten von dem projektirten Linienzuge an Ort und Stelle Kenntniss gab und bei Begehung der ganzen Bahnlinie, wobei auch noch besondere Wünsche bezüglich der Linienführung, Stations- und Weganlagen usw. entgegengenommen, und, soweit sie gerechtfertigt und erfüllbar waren, berücksichtigt wurden, unter Zuhilfenahme von Vertrauensmännern der für die Grunderwerbungskosten aufkommenden Interessenten eine Schätzung des in Aussicht stehenden Aufwandes vornahm, mit Zugrunde-

*) Siehe die Angaben über die Längen usw. der einzelnen Linien S. 939 Jahrg. 1891 d. Ztg.

legung der Flächenberechnungen, welche für den Bedarf an Grund und Boden zu der Bahn und ihren Zubehörungen nach dem generellen Projekte aufgestellt waren. Erst auf Grund des so ermittelten Schätzungsresultates wurden die einzelnen Interessenten oder Interessentengruppen zur Abgabe bindender Erklärungen in Bezug auf die Uebernahme der denselben durch das Gesetz vom 28. April 1882 auferlegten Verpflichtungen veranlasst, und wurde das Ergebniss der Gesammtverhandlungen mit denselben in protokollarischer Form festgestellt.

Allgemeine Grundsätze für die Bahnführung.

Die in den Gesetzesmotiven vom Jahre 1883 und 1887 dargelegten allgemeinen Gesichtspunkte waren auch für die vorliegenden Bahnprojekte wieder maassgebend, da die bisherigen Erfahrungen ein wesentliches Abweichen von denselben nicht als geboten erkennen liessen.

Auch für die neu in den Verkehr zu ziehenden Orte hat sich kein Bedürfniss gezeigt, einen derselben zweiseitig an das bestehende Bahnnetz anzuschliessen, es wird vielmehr dem Verkehrsbedürfnisse derselben mit einseitigem Bahnanschluss, wodurch alle diese Lokalbahnen zu Sackbahnen werden, vollständig Genüge geleistet werden können.

Der lange Zeit heftig entbrannte Streit, ob nicht für Lokalbahnen von sehr geringer Verkehrsbedeutung die schmale Spur (von 1,0 m oder 0,75 m Weite) die allein angemessene und die Anwendung der Normalspur für dieselben eine nutzlose Verschwendung sei, hat sich allmählich gelegt und dürfte für Bayern in der Hauptsache zu Gunsten der normalen Spur entschieden sein, nachdem es in mehreren Fällen gelungen ist, hier normalspurige Bahnen mit so mässigen Kosten herzustellen, wie sie anderwärts kaum für schmalspurige Bahnen erreicht wurden. Liegen nun auch für die vorliegenden Bahnen nicht alle Fälle so günstig und würde bei manchen der neu projektirten Lokalbahnen — so beispielsweise bei den theilweise in engen, von starken Hängen begrenzten und sehr stark gekrümmten Thälern sich bewegenden Bahnen nach Konzell und nach Warmensteinach — durch Anwendung der schmalen Spur eine wesentliche Ersparung erzielt werden können, so wurde doch Abstand davon genommen, in diesen einzelnen Fällen auf die Schmalspur zurückzukommen, weil fast die gesammten bisher gebauten Bayerischen Lokalbahnen mit der normalen Spur versehen sind, und schon wegen der gegenseitigen Aushilfe mit Fahrmaterial es einige Misslichkeiten haben würde, zwischen einer grösseren Zahl von normalspurigen Lokalbahnen vereinzelte schmalspurige von grösserer Länge zu haben, abgesehen davon, dass die schmalspurigen Bahnen auch mit einem wenn schon ungerechtfertigten Vorurtheil des Publikums zu kämpfen haben und es deshalb in solchen Fällen, in welchen, wie bei den Bayerischen Lokalbahnen, von den Interessenten die Uebernahme oft schwer fallender gesetzlicher Verpflichtungen verlangt werden muss, sehr schwierig wird, die Interessenten zu veranlassen, dass sie Opfer zu Gunsten einer schmalspurigen Bahn, durch welche sie sich fälschlich wie degradirt betrachten, bringen sollten. Im übrigen werden die Mehrkosten der Normalspurbahn durch deren Vortheile für den Betrieb auch in den ungünstigeren Fällen doch immerhin bis zu einem solchen Grade aufgewogen, dass es wohl gerechtfertigt werden kann, wenn auch für die neuen Lokalbahnen durchgängig die normale Spur in Aussicht genommen ist.

Die Horizontalprojektion der neuen Bahnen wird zwar wie bei den bisher gebauten Lokalbahnen dem Terrain thunlichst angeschmiegt, aber der Vermeidung von Grundstücksdurchschneidungen keine so grosse Wichtigkeit mehr beigelegt, wie früher, nachdem sich, wie auch schon in den Gesetzesmotiven vom Jahre 1887 hervorgehoben, die Nachtheile einer wegen Verfolgung der Grundstücksgrenzen in scharfen Kurven und Gegenkurven sich bewegenden Trasse viel grösser sind, als die hierdurch für die Grunderwerbung erzielten Vortheile.

Von der Inanspruchnahme von Strassen zum Auflagern des Geleises wurde ganz abgegangen, da die hierbei gemachten Erfahrungen keine günstigen sind, und es in den meisten Fällen sogar in Bezug auf den Kostenpunkt nur ganz geringen Ausschlag gibt, ob man das Geleis auf eine Strasse legt, oder unmittelbar neben dieselbe, durch einen Graben von ihr getrennt, in welchem Falle aber ein gutes Stück sehr lästiger Verkehrserschwernisse für den Bahn- und Strassenverkehr in Wegfall kommt.

Wie bisher wurde danach getrachtet, den kleinsten Kurvenhalbmesser nicht unter 180 m, wo thunlich aber zu 200 m anzunehmen; doch soll der Halbmesser von 150 m nicht ausgeschlossen sein und bei der Detailprojektirung noch da Anwendung finden, wo für die Kostenminderung wesentliches damit zu erreichen ist. Es wird aber da, wo so scharfe Kurven angewendet werden müssen, auf besonders gute Querverbindung der Schienenstränge Rücksicht zu nehmen sein, was in wirksamster Weise durch Anwendung eines Querschwellen-Oberbaues in solchen Strecken zu erreichen ist.

Bei der Vertikalprojektion wurde auch für die neuen Bahnen bis zur Meiststeigung von 25 ‰ gegangen, wenn mit derselben grössere Vortheile für die Kostenminderung zu erzielen waren. Im Interesse derselben wurde auch vor der Anwendung häufigerer Gegensteigungen nicht zurückgeschreckt. Dagegen wurde die Trasse im vertikalen Sinne thunlichst gestreckt, wo nicht erhebliche Kostenersparniss durch Steigung und Gegensteigung zu gewinnen war. Das Zusammenfallen der schärferen Kurven mit der grössten Steigung wurde zur Verminderung des Zugwiderstandes thunlichst vermieden.

Besondere Grundzüge für den Bau.

Den hierüber in den früheren Gesetzesmotiven enthaltenen Darlegungen, welche im allgemeinen auch für den vorliegenden Gesetzentwurf zutreffen, ist nur wenig beizufügen:

Auch für die in den vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommenen Bahnen muss daran festgehalten werden, dass die Verpflichtung der Bahninteressenten, für die Erwerbung des gesammten zu den Lokalbahnen und ihrem Zubehör nöthigen Grundes und Bodens aufzukommen, keineswegs früher als 1 Jahr nach der definitiven Betriebseröffnung, und bezüglich der Erwerbung des zu Schneeschutz-Vorrichtungen nöthigen Areals nicht unter 3 Jahren, von der Betriebseröffnung an gerechnet, erlischt.

Unter die Zubehörungen der Lokalbahnen sind auch die etwa nöthigen Trinkwasserleitungen zu den Stationen und Haltestellen zu rechnen, und es sind daher die für solche Leitungen nöthigen Grunderwerbungen oder Servitutsbestellungen auf Kosten der Lokalbahninteressenten zu vollziehen.

Das bisherige Normalquerprofil des Erdkörpers für die Lokalbahnen wird im allgemeinen beibehalten, nur erleidet dasselbe für den Langschwellen-Oberbau insofern eine kleine Abänderung, als die bei demselben bisher noch beibehalten gewesenen äusseren Erdbanquette in Wegfall kommen und durch Unterbaumaterial ersetzt werden sollen, weil die Erdarbeit nach der bisherigen Methode ziemlich umständlich wurde und die Verunreinigung des Unterbaues durch das Erdmaterial schwer hintanzuhalten war.

Die Herstellung der Kunstbauten nach den bisherigen Grundsätzen, nach welchen weniger auf äussere Eleganz, als auf Solidität und dabei doch billige Ausführung gesehen wird, hat sich durchaus bewährt und erfordert auch für die neuen Bahnen keine Abänderung.

Soweit immer thunlich, sollen Eisenkonstruktionen durch massive Bauwerke ersetzt werden und kann hierbei insbesondere auch der in neuerer Zeit gut bewährte Stampfbeton ausgedehntere Anwendung finden.

Im Unterbau wurde die bereits oben berührte Abänderung getroffen, wodurch allerdings der Bedarf an Unterbau etwas gesteigert wird, ein Mehraufwand, der jedoch der Bahnunterhaltung zu gute kommt.

Im Oberbau wird das billige System eiserner Langschwellen bei gutem Untergrund und passendem Bettungsmaterial beibehalten werden, während, wo diese Bedingungen nicht zutreffen, dann auch in Kurven unter 180 m Halbmesser das System eiserner Querschwellen Anwendung finden soll. In den Anschlussstationen ist auch für die Lokalbahngeleise wegen der Ermöglichung des Befahrens derselben mit Hauptbahnlokomotiven schwerer Oberbau zu wählen, wozu gebrauchte Schienen der Hauptbahnen Verwendung finden können.

Bei den Stationsanlagen wird nach grösster Einfachheit gestrebt, da die Kosten derselben immer noch einen verhältnissmässig beträchtlichen Prozentsatz des Baukapitals ausmachen. Eine solche Vereinfachung wird insbesondere auch dadurch erreicht werden, dass der Abfertigungsdienst an den Zwischenhaltestellen in der Regel ortsangehörigen Agenten übertragen wird, für welche eine Wohnung an der Haltestelle nicht vorzusehen ist.

In gewöhnlichen Fällen genügt sodann an solchen Zwischenhaltestellen die Erbauung eines den örtlichen Verhältnissen angemessenen Güterladeschuppens einfachster Art mit angebautem oder aus dem Laderaum abgetrenntem kleinen Dienstraum zur Aufnahme des Telephonapparates und eines Schreibtisches mit Stuhl, sodann mit angebautem ausreichend grossem, mit einfachen Möbeln ausgestattetem Wartezimmer, sowie einer Abortanlage.

An den Haltepläzen muss, wie bisher, die Herstellung und Unterhaltung etwa gewünschter Unterstandshütten und Ladevorrichtungen, insoweit dort kleingewichtige Stückgüter Aufnahme finden können, den Interessenten überlassen bleiben.

Die Herstellung und Unterhaltung der Zufuhrstrassen zu den Stationen und Haltestellen der Lokalbahn obliegt den betreffenden Gemeinden schon nach allgemeinen Grundsätzen öffentlich rechtlicher Natur; zu diesen Zufuhrstrassen müssen aber auch die Ladestrassen innerhalb der Haltestellen

gerechnet werden und vermögen daher bei den Vorverhandlungen solche Haltestellen den Gemeinden nicht zugestanden zu werden, ohne dass diese zur Herstellung und Unterhaltung aller Strassen zu und in den Haltestellen sich verpflichteten. Die etwa nothwendige Beleuchtung der Zufuhrstrassen in Einrichtung und Unterhaltung ist ebenfalls Sache der betreffenden Gemeinden.

Bodenwaagen werden in den Haltestellen nur bei Entwickelung eines besonders lebhaften Güterverkehrs angelegt.

Die höchst zweckmässige Ausstattung der Haltestellen mit Fernsprecheinrichtungen wird auch für alle neuen Lokalbahnen beibehalten werden.

Was das Fahrmaterial anlangt, so sollen für den Bau der Lokomotiven die bisherigen Richtpunkte beibehalten werden. Für die Personenwagen wurden inzwischen neue Typen gewählt, die sich einerseits durch erhöhte Aufnahmefähigkeit und dem reisenden Publikum gebotene grössere Bequemlichkeit, andererseits durch bessere Bremseinrichtungen, sowie dadurch von den bisherigen Einrichtungen dieser Fahrzeuge unterscheiden, dass die Eintheilung der Räume in den zum Zuge formirten Wagen dem Fahrpersonal eine erhebliche Diensterleichterung gewährt und eine raschere Abwickelung des Manipulationsdienstes gestattet. Es sollen daher diese Wagentypen auch auf den künftigen Lokalbahnen Verwendung finden.

Veranschlagung der Baukosten.

Die Veranschlagung der Baukosten in den für die einzelnen Lokalbahnen aufgestellten Kostenanschlägen hat nach einheitlichen Grundsätzen und im allgemeinen in derselben Weise, wie in den Gesetzesmotiven vom Jahre 1883 und denen vom Jahre 1887 entwickelt ist, stattgefunden. Nur folgendes ist im einzelnen anzufügen:

Für die vorliegenden Lokalbahnen sind, wie früher immer geschehen, als Kosten für Projektirung und Aussteckung nur jene in Ansatz gebracht, welche nach Verabschiedung des Lokalbahngesetzes noch erwachsen werden, während die vordem erwachsenen, insoweit sie nicht von den Bahninteressenten selbst zu übernehmen waren, auf die gesetzliche Dotation für Projektirung neuer Bahnen verrechnet wurden.

Als Bahnlänge für die Bemessung der Projektirungskosten, wie aller anderen Anschlagsposten, welche nach laufenden Kilometern in Ansatz gebracht sind, wurde auch hier die Entfernung von Mitte zu Mitte der Betriebs-Hauptgebäude der Anfangs- und Endstation betrachtet.

Die Bemessung der Grunderwerbungskosten geschah, wie auch früher, im Anhalte an die bei den gepflogenen Vorverhandlungen vorgenommenen Schätzungen des Werthes der zu erwerbenden Flächen. Bezüglich der unter den Rechnungstitel „Grunderwerbungskosten“ fallenden, jedoch den Bahninteressenten nicht wohl zu überbürdenden Kostenbeträge, wie jene für Remuneration der Behörden und Setzen der Marksteine, für Herstellung von Immobiliarinventarien usw. wurde in bisheriger Weise verfahren, indem diese Kosten als vom Staatsärar zu tragende angesehen werden.

Der für Herstellung der Geleisbettung erforderliche Aufwand erfuhr gegen früher eine Erhöhung, da es zur Erzielung einer ruhigeren Lage des Geleises und thunlichsten Verringerung der späteren Unterhaltungskosten geboten schien, den Querschnitt des Geleisbettungskörpers im Vergleiche zu dem bisher angewandten Profile zu verstärken.

Den gegenwärtigen Materialpreisen entsprechend waren die Kosten für den eisernen Oberbau bei Langschwellensystem, wie es für die sämmtlichen vorliegenden Lokalbahnen vorgesehen ist, mit 15,50 *M.* auf das laufende Meter, einschl. der Kosten des Legens und der Unterhaltung in der ersten Zeit des Betriebes, anzusetzen.

Die Kosten der Hochbauten und Stationseinrichtungen waren, den letztjährigen Erfahrungen entsprechend, für die Anlagen in den Endstationen etwas reichlicher, wie früher, zu bemessen, während bei den Zwischenhaltestellen und Halteplätzen eine Erhöhung dieser Ansätze nicht erforderlich schien. Es wurden demgemäss für die fragliche Ausrüstung der Endstationen 55—85 000 *M.*, sodann der grösseren Haltestellen mit Güterabfertigung und Wohnung des Haltestellers 20—30 000 *M.*, der mittelgrossen Haltestellen 12—15 000 *M.* und der kleineren, ohne Wohnung, 3—10 000 *M.* vorgesehen. Für die nur dem Personenverkehre dienenden Halteplätze wurde lediglich die Herstellung einer Perronanlage in Aussicht genommen und hierfür je ein Betrag von 100 *M.* angesetzt.

Die Veranschlagung der Kosten des Fahrmaterials erfolgte auch für die vorliegenden Lokalbahnen nicht nach der Bahnlänge, sondern auf Grund des für jede Linie veranschlagten thatsächlichen Bedarfes an Maschinen und Wagen und entsprechend den gegenwärtigen Preisen dieser Betriebsmittel.

Die Verwaltungskosten wurden nach einem gewissen Prozentsatze aus der Gesammtbausumme veranschlagt und konnte derselbe aus dem schon in den Motiven vom Jahre 1887 angegebenen Grunde nicht zu niedrig gehalten werden.

Die Reserve für unvorhergesehene Fälle wurde durchwegs mit 5 % der Baukosten bemessen, ausserdem wurden für einzelne zwar nicht sofort, aber im Laufe der nächsten Jahre in Aussicht stehende Ergänzungen und Nacharbeiten in den betreffenden Rechnungstiteln noch Spezialreserven in Ansatz gebracht.

Einrichtung und Handhabung des Betriebes.

Der Betriebsdienst, welcher nach den in den Motiven zu den früheren Lokalbahngesetz-Entwürfen dargelegten Grundsätzen eingerichtet und seitdem nur in Einzelheiten verbessert wurde, soll in seiner bewährten Einfachheit auch für die neuen Lokalbahnen beibehalten werden. Wie die bisherige Erfahrung gezeigt hat, lässt sich aber eine weitere Vereinfachung für die Dienstführung an den Zwischenhaltestellen dadurch erzielen, dass, wie schon oben angedeutet, dieser Dienst, gegebenen Falles in Verbindung mit einem Speditions- oder Rollfuhrgeschäfte, einem hierzu geeigneten Ortsangehörigen als Bahnagenten auf Dienstvertrag gegen entsprechende Entlohnung übertragen wird.

Abgesehen davon, dass die einfachen betriebsdienstlichen Einrichtungen diese Maassnahmen unschwer durchführen lassen, empfiehlt sich dieselbe ganz besonders auch aus ökonomischen Gründen. Die Besetzung der Zwischenhaltestellen mit Eisenbahnbediensteten (Wärtern), wie solche nach den Gesetzesmotiven vom Jahre 1883 vorgesehen sind, erfordert nämlich gemäss den jetzt allgemein, sohin auch für den Lokalbahnbetrieb gültigen Grundsätzen für die Bemessung der täglichen Dienstzeit des Eisenbahnpersonals so häufige Ablösungen der Haltestellenwärter, dass die Ausgaben hierfür ausser Verhältniss zu dem in den früheren Rentabilitätsaufstellungen vorausberechneten jährlichen Gesammtaufwand für Entlohnung des Personals stehen. Wird dagegen eine Haltestelle mit einem Bahnagenten besetzt, so übernimmt derselbe den auf wenige Tagesstunden beschränkten Gesammtdienst an derselben als Nebengeschäft ohne Anspruch auf bahnseitige periodische Ablösungen, wie ihm auch vertragsmässig die Haftung für seine zur Beihilfe aufgenommenen Leute, sofern er überhaupt eine solche nöthig hat, obliegt. Für die Bahnverwaltung entfällt demnach ein sehr bedeutender Aufwand für Bestellung und Abordnung von Ablösepersonal, wenn an den Haltestellen die Dienstgeschäfte von Bahnagenten besorgt werden.

Ferner möge wiederholt hervorgehoben werden, dass insbesondere bei längeren Lokalbahnen, woselbst die Zeit des Fahrpersonals auch bei wenigen Zügen entsprechend ausgenutzt werden kann, hinsichtlich der Anzahl der Züge eine Beschränkung im ökonomischen Interesse dringend geboten ist, da bei sehr vielen Lokalbahnen, für welche der örtliche Verkehr viel wichtiger ist, als der durchgehende, besonders zahlreichen Anschlüssen an die Hauptbahnzüge keine zu grosse Bedeutung beigelegt werden darf.

An den durch Schneeverwehungen besonders gefährdeten Lokalbahnen werden die nöthigen Schutzvorrichtungen auf Staatskosten hergestellt, wozu jedoch die Bahninteressenten den nöthigen Grund und Boden zu stellen haben. Wo solche Schutzvorrichtungen noch nicht angebracht werden konnten oder sich als unzureichend erweisen, muss bei den für Lokalbahnverhältnisse übermässig grossen Kosten der Schneeräumung die vollständige Einstellung des Bahnbetriebes selbst auf längere Zeiträume der Bahnverwaltung vorbehalten bleiben, wenn nicht die betheiligten Gemeinden selbst zur Beseitigung des Schnees von der Bahn oder wenigstens zu energischer unentgeltlicher Mithilfe hierbei vermocht werden können.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 120 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Thronrede

bei Eröffnung des Preussischen Landtages bestätigt, dass demselben auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens Vorschläge werden gemacht werden, welche durch die Herstellung neuer Schienenverbindungen und durch sonstige Bauausführungen und Beschaffungen die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes bezwecken. Ferner wird in der Thronrede hervorgehoben, dass die Rechtsverhältnisse derjenigen Eisenbahnen, auf welche das Gesetz vom 3. November 1838 nicht Anwendung findet (d. s. die Tertiärbahnen) theils nicht völlig sicher, theils nicht so zweckmässig geordnet sind, wie dies im Interesse kräftiger Entwickelung dieses wichtigen Verkehrszweiges erwünscht ist. Dem in dieser Beziehung hervorgetretenen Bedürfnisse soll eine Vorlage Abhilfe schaffen, welche demnächst dem Landtage zugehen wird.

Der Preussische Staatshaushalts-Etat für 1892/93

ist dem Abgeordnetenhause am 15. d. Mts. vorgelegt worden. In demselben werden die Einnahmen auf 1 851 115 697 ℳ, die Ausgaben auf denselben Betrag, und zwar im Ordinarium auf 1 804 452 035 ℳ, im Extraordinarium auf 46 663 662 ℳ veranschlagt.

Ein Minderüberschuss ist bei der Eisenbahnverwaltung in Höhe von 6 446 190 ℳ veranschlagt worden, indem einer Mehreinnahme von 36 573 554 ℳ Mehrausgaben von 43 019 744 ℳ gegenüberstehen.

Die dauernden Ausgaben der Eisenbahnverwaltung sind auf 600 816 327 (+ 43 019 744) ℳ veranschlagt. Bei den persönlichen Ausgaben, wie Gehälter usw., betragen die Mehrausgaben 8 605 382 ℳ. Bei den Wohnungsgeldzuschüssen für die Beamten sind 1 558 600 ℳ, bei den diätarischen Besoldungen, Stellenzulagen, Orts- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen 4 678 067 ℳ, bei Tagegeldern und Reisekosten, Umzugskosten usw. 1 849 200 ℳ, bei den Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene 710 500 ℳ mehr ausgeworfen. Die sächlichen Kosten ergeben ein Mehr von 3 979 000 ℳ. Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben sind auf 19 134 000 (— 1 352 000) ℳ veranschlagt. Die Gesammtsumme der Einnahmen und dauernden Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1892/93 stellt sich gegenüber der Veranschlagung für 1891/92 wie folgt: Es betragen die Einnahmen: im Jahre 1892/93 967 624 999 ℳ, im Jahre 1891/92 931 051 445 ℳ, mithin im Jahre 1892/93 mehr 36 573 554 ℳ. Die dauernden Ausgaben im Jahre 1892/93 betragen 600 816 327 ℳ, im Jahre 1891/92 577 796 583 Mark, mithin im Jahre 1892/93 mehr 43 019 744 ℳ, und der Ueberschuss im Jahre 1892/93 366 808 672 ℳ, im Jahre 1891/92 373 254 862 ℳ, mithin im Jahre 1892/93 weniger 6 446 190 ℳ. Nach der auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnen, aufgestellten Berechnung sind auf den vorgedachten Ueberschuss für 1892/93 von 366 808 672 ℳ zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 207 392 817,24 Mark in Rechnung zu stellen, so dass zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 159 415 854,76 ℳ verbleiben. Nach dem Etat für 1891/92 sind zu dieser Tilgung bestimmt 165 670 845,1 ℳ, mithin für 1892/93 weniger 6 254 990,25 ℳ.

Die in Höhe von rund 19 000 000 ℳ veranschlagten einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben der Staatsbahnen gelten zumeist der Fortsetzung begonnener Bauten. Neu eingestellt finden wir Posten für

Erweiterung der Bahnhöfe Gremsmühlen, Gleiwitz (Güterbahnhof), Reppen, Altdamm, Brohl, Osterath, Ensdorf, Bruch, Altendorf-Kronenberg, Recklinghausen, Opladen, Haan, Hengstei, Werl, Solingen-Nord, Falkenberg B.-A. (Rangir- und Güterbahnhof), Lehrte, Hannover (Personenbahnhof), Cassel (Unterstadt), Sudenburg, Magdeburg, Schkeuditz, Jerxheim, Cöthen,

Umbau der Bahnhöfe Ruda, Troisdorf, Fulda, Beckum-Ennigerloh,

Einrichtung elektrischer Beleuchtung für die Bahnhöfe Wittenberge, Breslau (Oderthor und O. S.), Hamm, Nordhausen;

ferner Erweiterung der Geleisanlagen auf Bahnhof Kattowitz, Herstellung eines Ausziehgeleises am Görlitzer Bahnhof zu Berlin, dritte Kippvorrichtung zu Pöpelwitz, Erweiterung des Oberbaumaterialien-Magazins auf dem Rangirbahnhof Dortmund, Erweiterung des Geschäftsgebäudes des Eisenbahn-Betriebsamtes Essen, Betriebsmaterialien-Hauptmagazin zu Hagen-Eckesey, Verbindungsbahn zwischen Haspe-Heubing und Hagen, Fussweguntertührung zu Peine und Wasserwerk zu Magdeburg.

Der Rede des Finanzministers, mit welcher der Etat dem Abgeordnetenhause vorgelegt wurde, entnehmen wir folgendes: „Bezüglich der Gestaltung der gesammten Finanzlage habe ich schon einmal gewarnt, die grossen Ueberschüsse der Eisenbahnen von 1889/90 als dauernd anzusehen, und ich habe schon damals die Finanzlage als zur Vorsicht auffordernd bezeichnet. Man erblickte in dieser Auffassung unberechtigten Pessimismus, aber der heutige Etat gibt mir nur zu sehr Recht. Der Abschluss des Jahres 1890/91 schliesst noch mit einem rechnungsmässigen Ueberschuss von 12 632 136 ℳ. Dieser Ueberschuss ist um so günstiger, als die grösste Betriebsverwaltung, die Eisenbahnverwaltung, einen Ausfall von 31 640 726 ℳ ergeben hat. Der laufende Etat wird sich allerdings aller Voraussicht nach ungünstiger gestalten. Wenn ein nach den bisherigen Monatsabschlüssen geschätzter Minderabschluss bei der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Etat von 42 Millionen angenommen wird, so ergibt sich ein Gesammtausfall von 61 Millionen und demgemäss ein mögliches Defizit von 24 320 000 Mark. So unerfreulich das ist, so darf man doch nicht zu erhebliche Beunruhigungen daran knüpfen, denn die übrigen Einnahmequellen fliessen noch ergiebig und der Ausfall der Eisenbahnverwaltung liegt nicht in einer Verminderung der Einnahmen, sondern lediglich in einer überraschend schnellen und bedeutenden Steigerung der Ausgaben. Man wird es dem Finanzminister nicht verdenken, wenn er dieser Verwaltung besondere Aufmerksamkeit zuwendet. Man hat von einer gegensätzlichen Auffassung zwischen mir und dem Minister der öffentlichen Arbeiten gesprochen. Von einer solchen kann gar nicht die Rede sein. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist davon durchdrungen, dass auch die Eisenbahnverwaltung in Rücksicht auf die allgemeinen Staatsfinanzen geführt werden muss. Auf der anderen Seite wird der Finanzminister nicht so beschränkend eingreifen, dass dadurch die Hauptaufgaben dieser Verwaltung gehemmt werden. Wenn in Einzelfragen Meinungsverschiedenheiten bestehen, so ist dies ebenso gut der Fall bei anderen Ressorts."

Der Deutsche Reichstag

beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 16. d. Mts. mit der zweiten Berathung des Etats. Wir entnehmen über dieselbe dem „Deutschen Reichsanzeiger" folgendes:

Beim Etat des Reichs-Eisenbahnamts bemerkt Abg. Schrader (dfr.): Ich danke dem Reichs-Eisenbahnamt dafür, dass es die im vorigen Jahre von uns geforderte Zusammenstellung über die Kohlentarife uns zugänglich gemacht hat; sie bestätigt alles, was von meiner Fraktion über die Begünstigung des Auslandes und über die Schlechterstellung des Inlandes gesagt ist. Doch will ich jetzt nicht das Reichs-Eisenbahnamt fragen, ob es in dieser Beziehung eine Aenderung eintreten lassen will. Ausser diesem Tarif haben wir im vorigen Jahre die Ermässigung der Personentarife besprochen, und ich hoffe, dass diesmal meine dahin gehenden Wünsche grössere Berücksichtigung finden als früher. Die geschäftliche Lage des Hauses hinderte es im vergangenen Jahr, dass der Bericht der Kommission, welche einstimmig eine solche Herabsetzung forderte, zur Verhandlung im Plenum kam. Zweifellos wäre das Haus diesem Kommissionsbeschluss beigetreten. Wir meinten damals, dass eine allgemeine Regulirung der Tarife und eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife eintreten würde. Preussen war so gut wie entschlossen, diese Frage in die Hand zu nehmen, ein dahin gehender Beschluss wurde sogar gefasst, aber die Ausführung ist im letzten Moment inhibirt worden mit der Motivirung der schlechten finanziellen Situation. Nach Einsicht des Preussischen Etats kann ich aber die Lage des Preussischen Eisenbahnwesens nicht so schlecht finden, dass man deshalb allgemein für nöthig gehaltene Reformen hintenan halten sollte. Es ist ein Minderüberschuss von 6 Millionen ein Minimum bei diesem grossen Etat, und ausser der Amortisation und Verzinsung der ganzen Eisenbahnschuld sind aus der Eisenbahnverwaltung noch 130 Millionen für allgemeine Staatsausgaben verfügbar geblieben. Trotzdem ist jetzt jede Reform auf dem Gebiet des Tarifwesens von der Preussischen Verwaltung zurückgestellt worden, und andere Regierungen folgten, z. B. Bayern, und das ist ganz selbstverständlich, denn die anderen Verwaltungen müssen sich nach der grössten Verwaltung richten. Ein Staatseisenbahnwesen, welches der Staatskasse grosse Mittel liefern muss, ist nicht im stande, dasjenige für den Verkehr zu thun, was erforderlich ist. Wenn die Privatbahnen in der Lage gewesen wären, so erhebliche Ueberschüsse zu gewähren, so würde man nicht den geringsten Anstand genommen haben, diese Ueberschüsse zu Betriebsverbesserungen bezw. Tarifermässigungen zu verwenden. Da nun bei den Einzelstaaten diese fiskalischen Rücksichten eine so grosse Rolle spielen, so hat das Reich, bezw.

das Reichs-Eisenbahnamt um so mehr Veranlassung, sich die Frage vorzulegen, ob und in wie weit es im stande ist, seine Machtmittel geltend zu machen, um die nöthigen Reformen, wenn auch in mässigem Umfange, durchzuführen. Aus der Uebersicht über die Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnverwaltung ergibt sich eine grosse Zurückhaltung in der Beschaffung der Betriebsmittel. Das bis jetzt milde Wetter hat den Kohlenverbrauch verringert, so dass augenblicklich eine Kalamität nicht vorliegt in Bezug auf die Einstellung von Wagen; aber das kann sich jeden Augenblick ändern, und dann werden wir wieder in die Lage kommen, dass die Werkstätten nicht im stande sind, in dem nothwendigen Zeitraum das Material zu liefern. Die Privatbahnen haben die Erneuerungen regelmässig vorgenommen, entweder sofort direkt, oder sie haben das Geld dafür angesammelt. Sollte man nicht für die Staatsbahnen Erneuerungsfonds einführen, damit auch, wenn die Einnahmen sinken, das Geld für die Erneuerungen vorhanden ist? Es sind mehrfach Eisenbahnunfälle vorgekommen, namentlich im letzten Jahre, welche die Meinung, dass Deutschland das sicherste Land für den Eisenbahnverkehr sei, erschüttert haben. Das Reichs-Eisenbahnamt hat das Recht und die Pflicht, wenn nöthig auf exekutivischem Wege, für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen. Hat es nach dieser Richtung hin etwas gethan? Es ist davon nichts bekannt geworden, wir müssten aber von der Thätigkeit des Amtes doch etwas erfahren. Ich möchte den Wunsch aussprechen, dass das Reichs-Eisenbahnamt darüber berichten möge, ob die Tarifreform weiter verfolgt wird und was geschehen ist zur Sicherung der Betriebsverhältnisse.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz: Das Reichs-Eisenbahnamt ist eine Aufsichtsbehörde, und es liegt in der Natur der Sache, dass man weniger von ihr hört, als von einer Verwaltungsbehörde, oder sie müsste gerade für ihre Thätigkeit Reklame zu machen suchen. Der Herr Vorredner hat nähere Auskunft über die Thätigkeit des Reichs-Eisenbahnamts gewünscht; ich bin bereit, sie ihm zu geben. Ueber alle vorkommenden Unfälle wird dem Amte Anzeige gemacht, in dringenden Fällen auf telegraphischem Wege; bei schweren Unfällen wird ein Kommissar entsandt, um an Ort und Stelle die Untersuchung vorzunehmen. In zahlreichen Fällen werden Berichte von den Eisenbahnverwaltungen eingefordert und vielfach ist Anlass genommen, auf die Verbesserung der Sicherheitsmittel des Betriebes hinzuwirken. Die Sicherheit hat nicht ab-, sondern in erfreulicher Weise zugenommen. In dem Lustrum von 1881/82 bis 1885/86 entfällt auf Deutsche Eisenbahnen eine Entgleisung auf 22,1 Millionen Achskilometer; von 1886/87 bis 1890/91 eine Entgleisung auf 25 Millionen Kilometer, ein Zusammenstoss entfällt im ersten Lustrum auf 27,9 Millionen Kilometer, im zweiten Lustrum erst auf 40,1 Millionen Kilometer. Auch im letzten Jahre, welches der Vorredner besonders hervorgehoben hat, haben die Unfälle nicht zu-, sondern abgenommen. Bis Ende November 1890 fiel eine Entgleisung auf 35,6 Millionen Kilometer, im Jahre 1891 auf 36,1 Millionen Kilometer; ein Zusammenstoss im Jahre 1890 auf 40,9 Millionen Kilometer, im Jahre 1891 erst auf 51,8 Millionen Kilometer. Auf den Englischen Eisenbahnen fährt man keineswegs sicherer als auf den Deutschen. Ein Vergleich ist allerdings sehr schwer, weil unsere Statistik sehr gründlich geführt wird, während in England andere Grundsätze herrschen. Man findet da keine Angabe über Achskilometer, Personen- oder Tonnenkilometer. Wir haben die Zugkilometer der Personenzüge zu Grunde gelegt, und da entfallen in einem 11jährigen Durchschnitt auf Deutschen Eisenbahnen auf 100 Millionen Zugkilometer getödtete Reisende 7,93, auf Englischen Eisenbahnen 10; verletzte Reisende in Deutschland auf 100 Millionen Kilometer 70,13, in England 303. Diese Zahlen sprechen zu Gunsten der grösseren Sicherheit auf den Deutschen Eisenbahnen. Das Reichs-Eisenbahnamt hat ferner seit einer Reihe von Jahren der Untersuchung der eisernen Brücken besondere Sorgfalt zugewandt. Als nun im vorigen Jahre aus Anlass des grossen Eisenbahnunfalls in der Schweiz eine grosse Beunruhigung im Deutschen Publikum platzgriff, wurde im „Reichsanzeiger“ offiziell die Mittheilung gemacht, dass Revisionen der eisernen Brücken seit Jahren vorgenommen würden, und diese Notiz trug wesentlich dazu bei, das Vertrauen im Publikum zu erhöhen. Was die Reform der Personentarife betrifft, so sind die Ergebnisse der Verhandlungen unter den einzelnen Bundesregierungen durch die Presse bekannt geworden. Bei aller Bereitwilligkeit, eine Ermässigung der Personentarife eintreten zu lassen, konnte der finanzielle Gesichtspunkt nicht unberücksichtigt bleiben. In Preussen haben sich bekanntlich die Bezirks-Eisenbahnräthe verschieden ausgesprochen, und die Regierung hat deshalb zunächst eine abwartende Stellung eingenommen. Das Reich hat keine Veranlassung die Sache zu beschleunigen. Der Eisenbahn-Personenverkehr hat sich von 1885/86 bis 1890/91 sehr günstig entwickelt, der Güterverkehr hat um 35 %, der Personenverkehr um 41 % zugenommen. Andere Fragen, welche der Vorredner vorgebracht hat, gehen mehr die Einzelstaaten, insbesondere die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen an, und es ist mir einigermaassen zweifelhaft, ob die Verfassung uns die Handhabe bieten würde, um eine Einwirkung auf die Einzelstaaten, wie es der Vorredner wünscht, auszuüben. Auch die Kohlentarife sind Gegenstand der Fürsorge der einzelnen Regierungen. Der Preussische Arbeitsminister hat zur Klärung der Frage den meistbetheiligten Bezirks-Eisenbahnrath zu Köln gehört. Dieser hält die Aufhebung der bestehenden Kohlen-Ausnahmetarife für einen wirthschaftlichen Rückschritt. Dem gegenüber finde ich zunächst keine Veranlassung, irgend etwas in der Sache zu thun.

Abg. Graf v. Kanitz (kons.): Manche Wünsche des Abg. Schrader haben mich sympathisch berührt, befremdet hat mich aber, dass er in der Uebersicht der Kohlentarife dasjenige bestätigt gefunden hat, was er schon früher vermuthete. Was darin steht, habe ich früher nicht nur vermuthet, sondern sogar gewusst. Es ist nicht so ganz zutreffend, dass die Kohlen-Ausfuhrtarife sehr viel weiter heruntergegangen sind, als die Tarife im Binnenverkehr. Der niedrigste Kohlentarif, der für die Ausfuhr bestimmt ist, beträgt 1,18, aber für Hamburg, ein sehr wichtiges Absatzgebiet für die Westfälische Kohle, beträgt der Tarif nur 1,25, also nur ein geringer Unterschied. Was die allgemein gewünschte Ermässigung der Personentarife betrifft, so habe ich dabei finanzielle Bedenken. Der Grundsatz, dass eine Ermässigung der Tarife für Personen und Güter eine Steigerung des Verkehrs nach sich zieht, ist keineswegs immer richtig. Mit dem Zonentarif in Oesterreich-Ungarn, auf dessen angeblich glänzende Einnahmen immer hingewiesen wird, hat man doch schlechte Erfahrungen gemacht. Allerdings hat sich die Personenfrequenz um 136 % gesteigert, die Geldeinnahmen in ähnlichem Verhältniss. Diese Daten werden immer ins Feld geführt; aber die Sache hat auch ihre Schattenseiten. In Ungarn hat der Fernverkehr eigentlich gar nicht zugenommen, 92 % der Passagiere entfallen auf die Entfernungen von 1—25 km. Das finanzielle Ergebniss ist, dass die grosse Menge der mehr zu befördernden Personen gegen früher auch beträchtlich grössere Betriebskosten erfordert. Wir müssen uns darauf gefasst machen, dass bei einem stark wachsenden Personenverkehr die Ausgaben mehr steigen als die Einnahmen. Wichtiger für die Interessen der Gesammtheit wäre eine Reform der Tarife für den Güterverkehr. Oesterreich hat seine Gütertarife ermässigt, aber niemand zweifelt in Oesterreich-Ungarn daran, dass die Staatsfinanzen unter dieser grossen Ermässigung der Tarife leiden. Man wird dort allmählich zu einer Erhöhung der Gütertarife übergehen, seitdem der Wechsel im Eisenbahnpräsidium eingetreten ist. Was die Vermehrung der Betriebsmittel anbetrifft, so sind im Abgeordnetenhause dafür 60 Millionen Mark bewilligt worden; für eine weitere Erhöhung derselben ist der jetzige Zeitpunkt nicht günstig gewählt. Die Preussische Staatsverwaltung hat im vorigen Jahre alles gethan, um das in früheren Jahren Versäumte nachzuholen. Betreffs der Unglücksfälle will ich bemerken, dass diese durchaus nicht alle auf allzu grosse Sparsamkeitsrücksichten zurückzuführen sind, so z. B. die in Dirschau und Kohlfurt; hier waren andere Ursachen schuld.

Abg. Schrader: Ich habe nicht verlangt, dass das Reichs-Eisenbahnamt für sich Reklame macht; es ist aber die Pflicht eines jeden Amtes, das eine so wichtige Aufgabe hat, auch weiteren Kreisen Kenntniss zu geben, in welcher Weise es seine Pflichten erfüllt. Die Mittheilungen darüber würden das Publikum sehr beruhigen, da es sieht, dass über der Eisenbahnverwaltung eine Aufsichtsbehörde steht. Wenn aber die Aufsicht mit Energie gehandhabt würde, so würde man mehr davon gehört haben. Das Reichs-Eisenbahnamt hat es z. B. nicht für nöthig gehalten, in der Frage der Ermässigung der Tarife irgend einen Schritt zu thun; ich bin weit entfernt, mich zu identifiziren mit den Bestrebungen für den Zonentarif und einzutreten für irgend eine Utopie. Aber es ist doch von aller Welt anerkannt, dass eine Revision der Personentarife dringend nothwendig sei. Die auch im letzten Jahre stattgehabte Steigerung des Verkehrs beweist nicht das Gegentheil; von einer Aenderung der Tarife erwartet man nicht blos eine Vermehrung der Frequenz, sondern auch andere ökonomische und wirthschaftliche Folgen. Ich will nur wiederholen, dass die Wünsche nach genügender Sicherheit und ausreichenden Verkehrsmitteln mir durchaus berechtigt erscheinen. Darüber zu wachen, dazu gibt die Verfassung dem Reichs-Eisenbahnamt das Recht, und ich wünsche, ihm die Stellung zu verschaffen, die ihm bei seiner Einrichtung zugedacht ist. Zum Schluss weist Redner nochmals auf wiederholt eingetretenen Wagenmangel hin.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamts Dr. Schulz: Das Reichs-Eisenbahnamt hatte den Bestand und die Vermehrung der Betriebsmittel seitens der Einzelverwaltungen sehr sorgfältig verfolgt, und die regelmässig eingehenden Berichte darüber werden vom Standpunkte der Interessen der Landesvertheidigung u. des allgem. Verkehrs geprüft. Betriebsmittel sind in der Preuss. Staatsb.-Verwaltung hinreichend vorhanden, u. wenn behauptet wird, dass diese Verwaltung es bei der Beschaffung

von Betriebsmitteln an der nöthigen Fürsorge haben fehlen lassen, so erwidere ich, dass sie ihren Bestand speziell an Güterwagen in den letzten Jahren um $3^1/_{10}$, $4^7/_{10}$, $5^5/_{10}$ und $4^5/_{10}$ % jährlich vermehrt hat. Der Wagenmangel im vorigen Jahre lag nicht an einem Mangel der Betriebsmittel, sondern an der ausserordentlich ungünstigen Witterung, gegen die nicht angekämpft werden konnte. Auch in Zukunft wird solchem Mangel insoweit vorgebeugt werden, als es gegenüber den elementaren Gewalten und der Witterung möglich ist.

Nach einer weiteren Diskussion zwischen den Abgeordneten Hammacher und Schrader wird der Etat des Reichs-Eisenbahnamts genehmigt.

Deutscher Handelstag.

Den ersten Gegenstand der am 15. d. Mts. begonnenen Plenarberathungen des Deutschen Handelstages bildete die Verwendung der Ueberschüsse aus der Verwaltung der Staatseisenbahnen. Generalsekretär Bueck (Berlin) empfahl die Annahme folgender Resolution:

„Es sei dringend geboten, dass die nach stattgehabter Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalien sich ergebenden Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltungen nicht für die Bedürfnisse der allgemeinen Staatsverwaltung, vielmehr ausschliesslich für die Zwecke der Staatsbahnen und zur Tilgung der durch diese veranlassten Staatsschulden verwendet werden. Demgemäss sei dahin zu streben, dass in denjenigen Deutschen Staaten, bei denen die Etatsverhältnisse dies zur Zeit nicht zulassen, das Ziel durch vermittelnde Uebergänge erreicht werde."

Nach Befürwortung der vorliegenden Anträge durch den Generalsekretär Bueck und Abg. Dr. Hammacher erfolgte die fast einstimmige Annahme derselben.

Bezüglich der Einführung einer einheitlichen Zeit für Deutschland wurde beschlossen, der Plenarversammlung folgende Resolution zu empfehlen:

„Der Deutsche Handelstag erachtet die Einführung einer einheitlichen Zeit nicht nur im inneren Dienst der Eisenbahnen, sondern auch für den Verkehr derselben mit dem Publikum, sowie eine Ausdehnung dieser Zeitrechnung auf das gesammte bürgerliche Leben für dringend geboten. Die Wahl des 15. Längengrades östlich von Greenwich zur Bestimmung der Einheitszeit für Deutschland erscheint zweckmässig."

Nach sehr langer Erörterung, in der sich die Redner theils für, theils gegen den Antrag ausgesprochen, gelangte derselbe mit grosser Mehrheit zur Annahme.

In Bezug auf den Gesetzentwurf, betreffend die Telegraphenanlagen und die Anlage von Elektrizitätswerken, stimmte der Ausschuss folgender vom Referenten Dr. Georg Siemens beantragten Resolution zu:

„Es entspricht dem allgemeinen Interesse, dass das Telegraphen- und Telephonwesen, insoweit es dem allgemeinen Verkehr dient, als Regal verwaltet wird; ein Gesetz, welches analog dem Postgesetz vom 28. Oktober 1871 dieses Verhältniss ordnet, ist daher mit Befriedigung zu begrüssen. Ein Gesetz, welches über diese Grenzen hinausreicht und zugleich die ausschliessliche Errichtung von Telegraphen- und Telephonlinien der Regalverwaltung gewährt, ist nur dann zweckentsprechend, wenn zugleich die gesammte Materie der Einführung der Elektrizität in den allgemeinen Verkehr geordnet wird. Bei dieser Regelung ist vorzusehen, dass über den Widerstreit etwa konkurrirender Interessen zwischen verschiedenen Leitungen durch eine unabhängige oberste Spruchbehörde entschieden wird, deren Urtheil sich auch die Telegraphenverwaltung zu unterwerfen hat. Dieser Spruchbehörde müssen ausser rechtskundigen Personen auch für elektrische Angelegenheiten sachverständige Techniker angehören."

Verspätungen im Monat November 1891.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „R.- u. St.-A." veröffentlichten Nachweisung über die im Monat November 1891 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 368,72 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 320 Schnellzüge, 1 864 Personenzüge und 301 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 485. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 692 031 Zugkm bezw. 279 737 465 Achskm gegen 15 188 320 Zugkm bezw. 301 089 672 Achskm im Vormonat und gegen 13 711 045 Zugkm und 265 341 480 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 173 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 312 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 843 im Vormonat und 3 067 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 157 bezw. auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 67 = 30 v. H. weniger als im Monat November des Vorjahres und 30 = 16 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 4 = 33 v. H. weniger als im Monat November des Vorjahres und 1 = 11 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 245 Anschlüsse versäumt gegen 3 034 in demselben Monat des Vorjahres und 2 536 im Vormonat. Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen.

Lokalbahn Kehl-Lichtenau-Bühl.

Am 11. d. Mts. ist, wie bereits in Nr. 4 S. 33 d. Ztg. berichtet, die von der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft erbaute und betriebene 39 km lange schmalspurige Lokalbahn Kehl-Bühl dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die genannte Lokalbahn besitzt folgende Stationen: Kehl (Stadt), Auenheim, Leutesheim, Honau, Diersheim, Rheinbischofsheim, Neu-Freistett, Freistett, Memprechtshofen, Muckenschopf-Helmlingen, Scherzheim, Lichtenau-Ulm, Schwarzach, Hildmannsfeld, Moos, Oberbruch, Balzhofen, Vimbuch und Bühl.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Februar d. J. wird die an der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt belegene Haltestelle Etzleben, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Chemnitz-Adorf belegene Station Schönheide führt vom 1. Februar d. J. ab die Bezeichnung „Schönheider Hammer."

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen im Jahre 1891 betrugen provisorisch 434 563 ℳ gegen 428 796 ℳ im Vorjahre, mithin ergibt sich für das Jahr 1891 eine Mehreinnahme von 5 767 ℳ

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis Ende Dezember 1891 betrugen provisorisch 4 860 799 ℳ gegen 4 844 693 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mithin mehr 16 106 ℳ

Prignitzer Eisenbahn.

Mit dem 31. Dezember 1891 ist die bisher bestandene Betriebsverwaltung der Prignitzer Eisenbahn aufgelöst worden und werden vom 1. d. Mts. ab sämmtliche Angelegenheiten derselben durch die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft in Perleberg erledigt.

Saal-Eisenbahn.

Im verflossenen Jahre hat die Gesellschaft ein Betriebsergebniss von 1 366 681 ℳ zu verzeichnen, d. h. vergleicht man provisorisch mit definitiv, 56 042 ℳ, und provisorisch mit provisorisch, 57 304 ℳ mehr als im Jahre 1890.

Aus Frankreich.

Die Ausbildung der Eisenbahntruppen.

Nach einer neuerdings vom Kriegsminister erlassenen Anordnung werden dem als Eisenbahnregiment dienenden 5. Genieregiment jährlich eine gewisse Anzahl Eisenbahnbeamte, die vom Kriegsminister aus den seitens der Verwaltungen der 7 grossen Eisenbahnnetze zu diesem Zweck aufgestellten Listen zu bezeichnen sind, beigegeben; andererseits gehören zum Regiment ausser dem thatsächlichen Mannschaftsstande auf Friedensfuss noch eine bestimmte Anzahl Soldaten, die nach den einzelnen Eisenbahnnetzen entsandt sind, um sich gewisse, für den militärischen Eisenbahndienst werthvolle Berufskenntnisse anzueignen, aber auch in dieser Stellung dem aktiven Heere angehören und sich bei der ersten Aufforderung zu ihrem Truppentheil zu begeben haben. Die Eisenbahn-

beamten, die im Eisenbahnregiment gedient haben und ihm als Reservisten angehören, dürfen vor ihrer Ueberführung zur Landwehr niemals unter diejenigen Beamten eingereiht werden, welche im Falle einer Mobilmachung vom sofortigen Diensteintritt befreit sind.

Die nach den einzelnen Eisenbahnnetzen zu entsendenden Mannschaften werden alljährlich am 15. Oktober aus denjenigen Soldaten ausgewählt, welche wenigstens noch 2 Jahre zu dienen haben, lesen und schreiben können und genügende militärische Ausbildung besitzen. Sie bleiben den Militärgesetzen ebenso unterworfen, als wenn sie sich bei ihrem Truppentheil befänden, und dürfen mit ihrem Oberst nur durch Vermittelung ihrer dienstlichen Vorgesetzten und der sie beschäftigenden Verwaltung in Verbindung treten. Im ganzen werden jährlich 192 Mann entsandt, und zwar je 30 zur West-, Nord-, Orléans- und Staatsbahn, je 18 zur Ost- und Südbahn, endlich 36 zur Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Zwei Drittel von ihnen werden im Streckendienst und je ein Sechstel im Betriebs- und im Zugförderungsdienst ausgebildet; dagegen findet eine Verwendung bei der allgemeinen Verwaltung, ferner als Expedienten, Rechnungsbeamter, Zeichner oder aber als Arbeiter nicht statt. Alljährlich unternimmt ein Hauptmann des Eisenbahnregiments eine Besichtigungsreise, um die Verwendung der entsandten Mannschaften und die von ihnen erworbene Ausbildung zu beobachten. Diejenigen von diesen Mannschaften, welche in das Reserveverhältniss übertreten sollen, werden zum ersten Montag des Mai jeden Jahres auf 28 Tage nach Versailles befohlen.

Nach Verständigung mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen kann jährlich eine bestimmte Anzahl Compagnien des Eisenbahnregiments für 2 oder 3 Monate entsandt werden, um auf den betreffenden Netzen zu ihrer Uebung die Geleislegung und Geleisausbesserung auszuführen. Ausserdem können auf Verlangen der betheiligten Verwaltungen besondere Abtheilungen beauftragt werden, auf deren Netzen hölzerne oder eiserne Brücken zu bauen und alle Arten Geleisausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten, die ihnen in Kriegszeiten zufallen würden, auszuführen.

Die Angestellten der Eisenbahnverwaltungen kommen bezüglich des Ersatzes der Reserveoffiziere für höchstens 78 Stellen in Betracht, und zwar stehen der West-, Nord- und Orléansbahn je 12, der Ost- und Südbahn je 9, der Staatsbahn 6 und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 18 Stellen zu; diese Offiziere haben alle 2 Jahre eine Uebung von 28 Tagen mitzumachen.

Belforter Festungsbahn.

Der Kriegsminister hat unter gewissen Bedingungen gestattet, dass die strategische Bahn, welche die Festung Belfort mit den Aussenwerken verbindet, dem öffentlichen Verkehre übergeben wird.

Versuchsfahrt auf der Nordbahn.

Am 16. Oktober 1891 verkehrte auf der Nordbahn zwischen Paris und Calais ein aus 12, grösstentheils Luxuswagen gebildeter Versuchszug von 141 t Gewicht. Gezogen wurde er durch eine neuerdings von der Elsässischen Gesellschaft nach den Plänen des Werkstätten-Oberingenieurs du Bousquet gebaute Verbundmaschine, deren Rostfläche 2,04 qm und deren Gesammtheizfläche 112,55 qm beträgt; von den 4 Cylindern sind 2 Hochdruckcylinder von 0,340 m und 2 Niederdruckcylinder von 0,530 m Durchmesser, der Kolbenlauf für die 4 Cylinder beträgt 0,640 m. Sie besitzt 4 gekuppelte Räder von 2,114 m Durchmesser; ihr nutzbares Reibungsgewicht beträgt 30,5 t.

Die Fahrzeit für die 297 km lange Strecke war einschliesslich eines Aufenthaltes von 4 Minuten in Amiens mit 3 Stunden 43 Minuten vorgesehen; diese Fahrzeit wurde auch eingehalten, obwohl infolge Heisslaufens einer Achse in Creil ein Aufenthalt von 10 Minuten und in Amiens ein solcher von 8 statt von 4 Minuten genommen werden musste. Demnach betrug die wirkliche Fahrzeit (nach Abzug der Aufenthalte) nur 3 Stunden 25 Minuten, oder durchschnittlich 87 km in der Stunde; die grösste erreichte Geschwindigkeit betrug 108 Stundenkilometer, und zwar auf einer Gefällstrecke von 8 mm auf 1 m.

Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

Die in Nr. 100 S. 965 Jahrg. 1891 d. Ztg. mitgetheilten Art. 26—28 des Finanzgesetzes für 1892 sind von der Abgeordnetenkammer in ihrer Sitzung vom 15. Dezember 1891 mit grosser Mehrheit unverändert angenommen worden.

Das internationale Frachtrecht-Uebereinkommen.

Das am 30. Dezember 1891 im „Journal officiel“ veröffentlichte Gesetz, betreffend Genehmigung dieses Uebereinkommens, hat folgenden Wortlaut: Einziger Artikel. Der Präsident der Französischen Republik wird ermächtigt, das am 14. Oktober 1890 zwischen Frankreich, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Italien, den Niederlanden, Luxemburg, Russland und der Schweiz abgeschlossene internationale Uebereinkommen, betreffend den Eisenbahn-Güterverkehr, zu bestätigen und zutreffendenfalls ausführen zu lassen.

Annahmezeiten der Frachtgutstellen.

Durch Erlass vom 2. Dezember 1891 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass die in Nr. 43 S. 425 Jahrg. 1891 d. Ztg. mitgetheilte Verordnung vom 9. Mai 1891 bis auf weiteres in Kraft bleibt.

Betriebseröffnung.

Die Orléansbahn hat am 21. Dezember 1891 die Strecke Mauriac-Aurillac (45,625 km) mit den Zwischenstationen Drugeac, Drignac, Loupiac-Saint Christophe, Saint Illide und Nieudan-Saint Victor dem Betriebe übergeben. Diese Strecke hat insofern Wichtigkeit, als über sie nach Vollendung der anschliessenden Strecke Mauriac-Laugnac (20 km), sowie der Anschlussverbindung Niescamp-Figeac, der kürzeste Weg von Paris nach Toulouse führt, nämlich über Bourges, Montluçon, Eygarande, Laugnac, Mauriac, Aurillac, Niescamp, Figeac, Capdenac und Gaillac, 694 km gegen 716 km von Paris über Orléans, Limoges, St. Yrieix, Brive, Cahors und Montauban nach Toulouse. Gleichwohl wird der Schnellzugverkehr auch ferner auf der älteren Linie bleiben, weil die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der neuen Linie zu ungünstig sind.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die Anlage einer im Departement Haute-Savoie mit Meterspur herzustellenden, den Elektrotechnikern (ingénieurs électriciens) de Meuron und Cuénod in Genf bis 8. Juni 1963 konzessionirten Lokalbahn von Veyrier nach Monnetier-Mornex ist für gemeinnützig erklärt worden.

Neue Lokalbahngesellschaften.

1. Alfred Lambert, Inhaber der Konzessionen für die durch Gesetz vom 3. Juni 1891 für gemeinnützig erklärten Schmalspurbahnen Milly-Songeons-Formerie (31,5 km) und Noyon-Guiscard nebst Zweigbahn nach Lassigny (28,15 km) hat für deren Betrieb die „Compagnie des chemins de fer de Milly à Formerie et de Noyon à Guiscard et Lassigny“ mit einem in 2380 Antheile zerfallenden Grundkapitale von 1 190 000 Frcs. gegründet.

2. Zum Bau und Betrieb der durch Gesetz vom 2. April 1891 für gemeinnützig erklärten, schmalspurigen Lokalbahn Bergues-Hazebrouck nebst Zweigbahn Rexpoëde-Hondschoote, sowie etwa später zu erwerbender Konzessionen hat sich unter dem Namen „Compagnie des chemins de fer des Flandres“ eine Gesellschaft mit einem in 1270 Antheile zerfallenden Grundkapitale von 635 000 Frcs. gebildet.

Personalnachrichten.

1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Yves Guyot, wurde nach einer im „Journal des transports“ veröffentlichten kurzen Lebensbeschreibung am 6. September 1843 in Dinan geboren, 1885 in Paris zum Abgeordneten gewählt und als solcher zum Hauptberichterstatter für den Staatshaushalt ernannt. Schriftstellerisch hat er sich durch ein Werk „Science économique“ (Nationalökonomie) einen Namen gemacht. In dem Kabinet vom 22. Februar 1889 wurde er Minister der öffentlichen Arbeiten und hat sich als solcher bezüglich des Eisenbahnwesens besonders dadurch Verdienste erworben, dass er mit der Ost-, West-, Süd- und Orléansbahn Unterhandlungen wegen Aufhebung der Theilbetriebsrechnung einleitete, dass er die Pariser Stadtbahn bis zur demnächstigen Vorlage an die Kammer förderte, dass er sich die möglichste Verbilligung der Personen- und Eilguttarife angelegen sein liess und dass er die Verbesserung des Lokalbahngesetzes von 1880 in Angriff genommen hat.

2. Der Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Jean Baptiste Gay, wurde nach einer Lebensbeschreibung desselben Fachblattes am 28. November 1834 geboren, trat 1853 in die Polytechnische Schule, verliess 1858 die Schule für Brücken- und Strassenbau, verbrachte 1 Jahr im Sekretariat des Generalraths der Brücken- und Strassenbau-Verwaltung und war von 1859 bis 1876 mit dem Dienst des Arrondissements Philippeville betraut. 1876 zum Oberingenieur für Korsika ernannt, fertigte er die Vorarbeiten für das Eisenbahnnetz dieses Departements und begann dessen Bau; nachdem er darauf 3 Jahre den Aufsichtsdienst im Departement der Basses-Pyrénées und 5 Jahre im Departement der Bouches-du-Rhône geleitet hatte, wurde er am 22. September 1888 zum Generalinspektor und an Stelle von Lax zum Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt. Er ist ausserdem ausseretatsmässiger Staatsrath und Kommandeur der Ehrenlegion.

3. In der Eisenbahndirektion des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ist Ulysse Lefèvre, Vorsteher-Stellvertreter (sous-chef) des 2. Büreaus der 1. Abtheilung an Stelle

von Moreau zum Vorsteher dieses Büreaus ernannt worden. In die bisherige Stelle von Lefèvre ist Regnault, bisher Sekretär (rédacteur) in dem genannten Büreau, eingerückt. In die Stelle des verstorbenen Vorsteher-Stellvertreters des 3. Büreaus der 3. Abtheilung, Azam, ist Cornard, bisher Sekretär in dem genannten Büreau, eingerückt.

4. Der Verwaltungsrath der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft hat am 30. Dezember 1891 an Stelle des bisherigen Präsidenten Ch. Mallet, der aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niedergelegt hat, aber zum Ehrenpräsidenten ernannt worden ist, den bisherigen Vizepräsidenten E. Caillaux zum Präsidenten erwählt.

5. Der Streckeningenieur (ingénieur d'un arrondissement de la voie) Desmure der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft in Marseille ist an Stelle von Roederer, der zum Direktor der Pariser Gürtelbahn ernannt wurde, zum Betriebsdirektor der Algerischen Linien der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft befördert worden.

6. Die Gesellschaft der Civilingenieure hat für das Jahr 1892 den Ingenieur Paul Buquet zum Präsidenten, die Ingenieure P. Jousselin, E. Level, Ch. Herscher und J. Charton zu Vizepräsidenten erwählt.

7. Der Ehren-Oberingenieur der Südbahngesellschaft, Ehrenpräsident des Redaktionsausschusses der „Revue générale des chemins de fer" und Offizier der Ehrenlegion, Henri Mathieu, ist im Alter von 71 Jahren gestorben.

Die Indischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Im Laufe des Jahres 1890 wurden in Indien 890 Meilen (1430 km) neuer Eisenbahnstrecken eröffnet. Am Schluss des genannten Jahres umfasste das Indische Eisenbahnnetz eine Länge von 18879 Meilen (30400 km). Lange Zeit hindurch brachten die Indischen Bahnen keinen Ertrag. Um ihren Bau zu sichern hatte die Regierung s. Z. eine 5 % Verzinsung gewährleistet, und durch eine Reihe von Jahren hat sie erhebliche Zuschüsse leisten müssen. Obgleich auch jetzt noch nicht eine 5 % Verzinsung des Anlagekapitals erreicht wird, so hat doch im Jahre 1889 die durchschnittliche Verzinsung 4,85 %, 1890 4,93 % betragen.

Im Durchschnitt wurden täglich von den Eisenbahnen 403 Fahrgäste und 296 t Fracht befördert. Der Personenverkehr ist mithin verhältnissmässig bedeutender als der Güterverkehr. Es ist dies zum Theil in den ausserordentlich niedrigen Personentarifen zu suchen, während die Frachten erheblich theurer sind.

Es beträgt nämlich der Fahrpreis für die zwei untersten Klassen nur 1,2 ₰ auf das Kilometer, in der II. Klasse 2 ₰, in der I. Klasse 5,8 ₰. Da in den beiden untersten Klassen 97⅓ % aller Reisenden fahren, so spielen die 2⅔ % der auf die höheren Klassen entfallenden Reisenden überhaupt keine Rolle. Die Lösung des Räthsels, wie es möglich ist, solch niedrige Preise für den Personenverkehr einräumen zu können, liegt in dem Umstande, dass die Passagiere nur in Zugladungen befördert werden. Der durchschnittlich geringstbesetzte Passagierzug — wieder auf alle Bahnen bezogen — beförderte auf diese Weise 158, der durchschnittlich bestbesetzte 302 Fahrgäste.

Der durchschnittliche Frachtsatz betrug im Jahre 1890 3,1 ₰ auf das Tonnenkilometer, die durchschnittliche Zugladung 126 t und die durchschnittliche Einnahme aus einem Güterzugkilometer 4,08 ℳ. Hiergegen betrugen die Kosten für das Zugkilometer — Personenzug eingeschlossen — 1,97 ℳ.

Die Beamten der Bahnen sind zum grossen Theile Eingeborene. Dieselben haben vermöge der niedrigen Löhne, für welche sie arbeiten und bei ihrer Intelligenz die meisten Beamten, die ursprünglich im ausschliesslichen Besitz der einigermaassen verantwortlichen Stellungen waren, mehr und mehr verdrängt. Im Jahre 1890 waren 262693 Personen im Eisenbahndienste thätig, d. h. auf das Kilometer ungefähr 10 Mann. Auf einen Beamten entfielen rund 19600 Personen und 29300 Tonnenkilometer.

Die Indischen Eisenbahnen bezogen vor noch nicht langer Zeit fast ihren gesammten Kohlenbedarf aus England, da zur Lokomotivheizung brauchbares Holz sich in Indien nur spärlich vorfindet. Neuerdings haben einige der dortigen Bahnen, obgleich die Indischen Kohlenbergwerke noch nicht bedeutend sind, ihren Bedarf mit einheimischem Material gedeckt, und es folgen immer mehr der anderen Bahnen nach. Die Kosten für die Indische Kohle stellen sich selbstverständlich ganz erheblich niedriger als für die aus dem Auslande bezogene und zwar ermässigt sich, wie wir der „Railroad Gazette" entnehmen, der Preis theilweise um das Fünfzehnfache des für Englische Kohle gezahlten.

Berichtigung.

In dem in Nr. 4 abgedruckten Aufsatze: „Zum Markensystem im Personenverkehr" muss es auf S. 30, Zeile 37 von oben heissen „für je 10 kg und 1 km" statt 10 km.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch-Skandinavischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag IV zum Tarif für den obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Durch denselben wird die Station Thale des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie die Abfertigungsstelle Helsingborg der Dänischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

U. a. werden ausserdem die Eil- und Frachtstückgutsätze im Verkehre mit Hamburg B. aufgehoben und der Frachtsatz der Klasse II Moldau-Slagelse von 5,62 ℳ in 5,72 ℳ berichtigt.

Altona, den 12. Januar 1892. (106)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Bezug auf das Ausschreiben Nr. 281 in der Vereinszeitung Nr. 10 vom 1. Februar 1890 wird bekannt gegeben, dass der Ausnahmetarif für den Transport von Obst, gedörrtem, Pflaumenmuss, Powidl und Lequar von Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 5. Oktober 1887 nebst Nachtrag I hierzu vom 25. November 1887 am 1. März 1892 ausser Wirksamkeit tritt.

München, den 16. Januar 1892. (107)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Bezug auf die Ankündigung unter Zahl 2561 in der Vereinszeitung Nr. 99 vom 19. Dezember 1891 wird zur Kenntniss gebracht, dass die Einführung des Heftes 1 zu Theil II des **Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** am 1. März 1892 erfolgen wird, weshalb die Tarifhefte Nr. 1 und 2 vom 1. November 1879 bezw. vom 1. August 1883 für den Bayerisch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehr nebst den hierzu erschienenen Nachträgen bis Ende Februar 1892 noch in Kraft bleiben.

München, den 15. Januar 1892. (108)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der Orientalischen und Bulgarischen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Lichtenfels der Werrabahn mit den Frachtsätzen der Station Lichtenfels der Bayerischen Staatsbahnen in den Tarif vom 1. d. Mts. einbezogen.

Altona, den 14. Januar 1892. (109)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. Januar d. J. treten im Verkehre zwischen den Stationen Ilsenburg, Vienenburg und Blankenburg Harz des Direktionsbezirks Magdeburg bezw. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und den Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.) und Leipzig II (Dresdn. Bhf.) der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits Ausnahmetarifsätze für Giesserei-Roheisen in Ladungen von 10000 kg in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze selbst ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 12. Januar 1892. (110)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Vom 1. Februar d. J. ab werden nachbenannte beim Schmelzen der Metalle und Verhütten der Erze als Neben- und Abfallerzeugnisse entstehende Metallverbindungen in den Ausnahmetarif N für bestimmte Stückgüter des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehrs aufgenommen: Bleiasche, Bleigekrätz, Zinnasche, Zinngekrätz, Zinkasche, Zinkstaub, Kupferasche (auch Kupferhammerschlag), Messingasche, Metallasche.

Elberfeld, den 12. Januar 1892. (111)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. werden die Stationen Döbern b. Forst (Lausitz), Warmbrunn, Ratingen B. M., Rosslau (Anhalt), Gelnhausen (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.)

in den Tarif vom 1. April 1891 neu einbezogen und die Frachtsätze der Station Landsberg a. W. ergänzt.

Altona, den 14. Januar 1892. (112)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1892 treten innerhalb des Viehtarifs Bromberg - westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen Rogasen und Wongrowitz einerseits und Brandenburg, Station des Bezirks Magdeburg, andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 14. Januar 1892. (113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Westösterr. - Ung. Seehafen-Verband. Tarifheft 1 und 2 vom 1. Januar 1892. Die Frachtsätze der auf Ungarischem Gebiet gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft treten mit 1. Februar 1892 in Kraft. Soweit für diese Stationen Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis 15. März 1892 in Kraft.

Berlin, den 13. Januar 1892. (MG114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verkehr. Der Ausnahmetarif für Obst, gedörrt, Pflaumenmus, Powidl und Lequar von Stationen der Ungarischen Staatsbahnen nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der K. Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Köln (lrh.) der Main-Neckar-Eisenbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn vom 5. Oktober 1887 tritt mit 1. März 1892 ausser Geltung.

München, den 16. Januar 1892. (115)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft Vom 1. März d. J. ab wird in unserem Lokalverkehr für Wegebaumaterialien und die unter Ziffer 2 des Rohstofftarifs (Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben) genannten Güter, nämlich: Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcke verpackt), Pfeifenerde, Schlick und Schlamm, ausgenommen Porzellanerde (china clay, Kaolin) die Anwendung der bestehenden Ausnahmefrachtsätze von der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen abhängig gemacht.

Dortmund, den 15. Januar 1892. (116)
Die Direktion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Eisenbahnmaterial des Sp.-T. II in Wagenladungen von 10000 kg zwischen Basel Badischer Bahnhof und Cadenazzo, Station der Gotthardbahn, tritt mit sofortiger Wirkung ein Ausnahmefrachtsatz von 126 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 14. Januar 1892. (117)
Generaldirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich Am 1. Februar d. J. wird die Station Krölpa-Ranis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III in die Hefte 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband einbezogen. Für diese Station kommen die für die Station Pössneck des Bezirks Erfurt bereits bestehenden Sätze mit einem Frachtzuschlage von 0,01 ℳ für 100 kg zur Erhebung.

Magdeburg, den 15. Januar 1892. (118)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Den Elbumschlagverkehr in Dresden betreffend. Die Elbstation im grossen Gehege zu Dresden soll auch künftig unter Einhebung der tarifmässigen Kaigebühr (Ufergeld) bei Bedarf als Umschlagsplatz Verwendung finden.

Dresden, am 12. Januar 1892. (119)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Auf Seite 21 des Tarifs vom 1. September 1891 erhöht sich die Anstossentfernung Morlesau**) - Gemünden von 2 auf 21 km.

Meiningen, den 15. Januar 1892. (120)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Niederländisch - Italienischer Verkehr über den Gotthard. Mit 1. Februar d. J. wird die Station Gouda der Niederländischen Staatsbahn mit den für Rotterdam geltenden Frachtsätzen in die Niederländisch-Italienischen Ausnahmetarife vom 5. Mai 1885 einbezogen.

Köln, den 15. Januar 1892. (121)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. privileg. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages III zum Tarife [Theil II] für den Eil- und Frachtgütertransport etc. im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes.) Mit 1. Februar 1892 tritt im Lokalverkehre des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu den ab 1. November 1889 gültigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. Nachtrag III in Wirksamkeit, welcher folgenden Inhalt hat:

I. Aufhebung von Bestimmungen über die Fahrgebühren für Thier- und Leichenbegleiter.

II. Theilweise Aenderung des Tarifes für die Beförderung von Gütern nach dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vice versa.

III. Theilweise Aenderung des Tarifes für Güter in Wagenladungen von Olmütz (Nordbahnhof) nach Stationen der K. K. priv. Lokalbahn Olmütz-Cellechowitz.

IV. Aufhebung des Tarifes für die Ueberführung von Gütern in der Station Oswiecim.

V. Theilweise Aenderungen der Bestimmungen über die Gebührenberechnung für den Güterverkehr transit Jedlesee.

VI. Ergänzungen der Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren für Transporte von und nach Celcic etc.

VII. Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Beschränkungen für den Verkehr von und nach einzelnen Haltestellen und Stationen.

VIII. Ergänzungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifes I.

IX. Theilweise Aenderung des Spezialtarifes zum Ausnahmetarife I für Sendungen mineralischer Kohlen etc.

X. Ergänzung des Ausnahmetarifes XX für den Transport beladener oder leerer Möbelwagen.

XI. Ausdehnung des Ausnahmetarifes XXVII für Petroleum etc. Galizischer Provenienz auf leer zurückgehende Petroleumfässer.

XII. Aufhebung des Ausnahmetarifes XXIX für die Beförderung von Wein im Verkehre nach Wien unter gleichzeitiger Einführung eines neuen Ausnahmetarifes XXIX für Wein und Most im Verkehre nach Floridsdorf-Donaufeld-Wien.

XIII. Anderweitige Frachtsätze der Ausnahmetarife XII und XIII für diverse Relationen.

XIV. Aufhebung von Frachtsätzen.

XV. Zusammenstellung der in den Stationen resp. Haltestellen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn befindlichen Brückenwaagen, Hebekrahne, Gütermagazine etc.

XVI. Aenderung resp. Ergänzung des Nachtrages I zum Haupttarife.

XVII. Druckfehler-Berichtigungen.

Wien, am 19. Dezember 1891. (122)

Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-Verband. Am 1. Februar 1892 treten in Wirksamkeit:

a) ein Nachtrag III zu dem ab 15/6. 1888 gültigen „Anhang“ des ab 1/3. 1888 gültigen Tarifes Theil II — Heft 5, enthaltend direkte und ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ungar. Stationen einerseits und Stationen der K. F. N. B. und K. O. B. andererseits:

b) ein Anhang zu den Tarifen Heft 1, 1 A, 2 A, 3 und 3 A für den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, enthaltend direkte und ermässigte Frachtsätze zwischen Ungar. Stationen einerseits und Oesterr. Stationen andererseits:

c) ein Anhang zum Tarife Theil II Heft 4, enthaltend direkte und ermässigte Frachtsätze im Verkehre zwischen Ungar. Stationen einerseits und den Wiener Bahnhöfen andererseits.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen sein.

Wien, am 14. Januar 1892. (123)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen - Verband. Verkehr mit Oesterreich und Ungarn. Ab 15. Februar a. c. wird der bisher in Gewichtsmengen von 5000 und 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Umexpedition in der Deutsch-Oesterr. Grenzstation verwiesene Artikel: „Asphalt-Futtertröge“ in oben genanntem Verbandverkehr auf Grund nachstehender Klassifikation direkt abgefertigt werden:

Artikel	Klassifikation für Gewichtsmengen	
	unter 5000 kg	von mindestens 5000 kg 10000 kg
	pro Frachtbrief	pro Frachtbrief und Wagen
Asphalt-Futtertröge	II	A 2 Sp.-T. II

Wien, im Januar 1892. (124)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

2. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1892 bis 1. April 1893 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 6. Februar l. J., Vormit-

tägs 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Januar 1892. (125)
Grossherzogliche Direktion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von hölzernen Bahnschwellen. Der Bedarf der für das Jahr 1892 erforderlich werdenden

Langschwellen, eichene,
Stossschwellen, eichene,
Mittelschwellen, eichene,
Mittelschwellen, kieferne,

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen mit Angabe der Anzahl der Schwellen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebote auf Lieferung von Schwellen" bis längstens den 25. l. Mts., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter hier einzusenden.

Darmstadt, den 16. Januar 1892. (126)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Dittmar.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 6 000 t Flussstahlschienen des Württemb. Profils D ist zu vergeben. Die Lieferung ist in 3 Loose à 2 000 t eingetheilt, wovon jedes ca. 87 % Schienen von 9 m, 9 % Schienen von 8,95 m und 4 % Schienen von 7,5 m Länge enthält. Die Ablieferung soll in der Zeit vom 1. September bis 31. Oktober 1892 erfolgen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht aufgelegt und werden von diesem auf Ansuchen an die Werke abgegeben.

Die Angebote, mit Angabe des Preises für die Tonne frei Bahnwagen Station Heilbronn, sind spätestens bis Sonnabend, den 30. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Schienenlieferung" versehen, bei dem Sekretariat der Generaldirektion einzureichen. Am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 14. Januar 1892. (127)
K. Generaldirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Der Bedarf an Oberbaumaterial, als:

1. 1 000 t Flussstahlschienen nach Preussischem Normalprofil, Grundlänge 9 m (ca. 3 330 St.);
2. 10 000 Stück flusseiserne Querschwellen (ca. 600 t), (5 000 Stück mit Lochung nach Haarmann, 5 000 Stück mit Lochung nach Roth & Schüler);
3. 5 000 Paar Schienenbefestigungen zu eisernen Querschwellen (System Haarmann);
4. 5 000 Paar Schienenbefestigungen desgl. (System Roth & Schüler);
5. 2 000 Paar flussstählerne Winkellaschen zu obigen Schienen, für Eisenschwellen;
6. 2 000 Paar desgleichen, für Holzschwellen;
7. 10 000 Stück flusseiserne Unterlagsplatten für Holzschwellen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung beschafft werden.

Lieferzeit vom 1. April bis Ende Juni d. J., gleichmässig auf 3 Termine vertheilt.

Für die Lieferung sind maassgebend die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche der Preussischen Staatsbahnverwaltung, sowie besondere Bedingungen, welche letztere gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ bezw. für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug von unserm Revisionsbüreau hierselbst bezogen werden können.

Angebote sind bis zum 2. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der Unterzeichneten einzureichen. Dieselben müssen verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterial" versehen sein. Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Annehmer. Im übrigen sind für die Verdingung die bei der Preussischen Staatsbahnverwaltung geltenden Vorschriften maassgebend. (128B)

Oldenburg, den 14. Januar 1892.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von

ca. 2 000 t Stahlschienen und
„ 102 „ Verbindungstheilen

soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 30. Januar 1892, Mittag 12 Uhr, einzureichen.

Kopenhagen, den 14. Januar 1892. (129)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

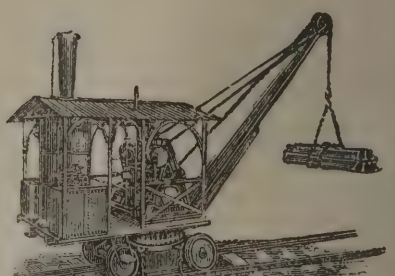
Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Taschen-Plombirzangen von Gusstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Bekanntmachung.
Eisenbahntechniker.

Für eine Industriebahn mit mehreren Linien in der Rheinprovinz — theils schon im Betriebe, theils noch im Bau begriffen — wird zur Unterstützung und Vertretung des Directors ein erfahrener mit Verwaltungssachen vertrauter Eisenbahntechniker gesucht. Meldungen mit kurzgefasstem Lebenslauf, Zeugnissen, Referenzen, Angabe der gegenwärtigen Stellung und des derzeitigen Einkommens unter J. 909 an **Rudolf Mosse, Dortmund**.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.

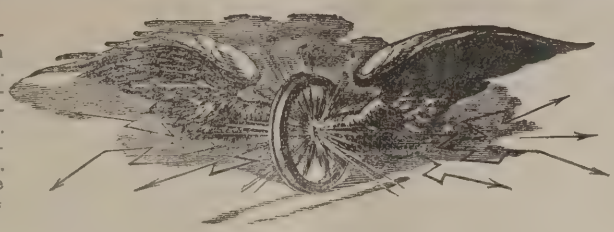


Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betreffend Soennecken's Briefordner, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 3.

Nr. 7. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Januar 1892.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht. (Fortsezung.)
Der Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn in Berlin. (Schluss.)
Eine neue Reihe von Lokalbahnbauten in Bayern. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Handelsverträge und die geheimen Refaktien.
Bauberechnung der Staatsbahn Siveric-Knin.
Erstreckung einer Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.
Frachtbegünstigung für den Bau der in die Ungar. Staatsbahnen einmündenden Lokalbahnen.
Gebührenpflichtigkeit der Cessionen bei Frachtreklamationen.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Nov. 1891.
Der Lokalbahnverband.
Körperverletzung bei der Ausbesserung eines auf dem Reparaturgeleise stehenden Wagens (Rechtsfall).
Die Budapester elektrische Stadtbahn Ende 1891.
Zonentarif auf d. Oesterr.-Ungar. Staatsbahn und den Böhmischen Kommerzialbahnen.
Die beiden Duxer Eisenbahnen.
Klage gegen die Prag - Duxer Eisenbahn.
Börsenbericht.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 19/2. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Fahrplanbekanntmachungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Güterverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 100 v. J.)

IX. Fracht und Tarif.

Unter Fracht oder Transportpreis versteht man bekanntlich die Gegenleistung, welche der Fuhrmann — und als solcher die Eisenbahn — für die Beförderung des Gutes zu fordern hat. Beim gewöhnlichen Frachtvertrag bleibt es dem freien Ermessen der vertragschliessenden Theile überlassen, die Höhe dieser Gegenleistung und die sonstigen Bedingungen, unter welchen dieselbe zu entrichten ist, zu vereinbaren. Anders ist dies und muss dies sein bei dem Frachtvertrag, welchen die Eisenbahn als öffentliche Verkehrsanstalt abschliesst. Wie es nicht in ihrem Belieben steht, ob sie das Gut zur Beförderung annehmen oder zurückweisen will [1]), wie sie ihre Haftung nicht beliebig beschränken darf [2]), so ist sie auch nicht ungebunden in der Festsetzung des Transportpreises. Das thatsächliche Beförderungsmonopol, welches die Eisenbahn ausübt, ist ihr nur im öffentlichen Interesse verliehen, und dieses verlangt, dass unter gleichen Umständen jeder Transportgeber gleich behandelt werde, namentlich auch bezüglich der Fracht.

Es ist ein von allen civilisirten Staaten anerkannter, wenn auch — leider — nicht überall ausnahmslos durchgeführter Grundsatz, dass für die Berechnung der Fracht die vom Staate oder doch mit obrigkeitlicher Genehmigung festgesetzten und in staatlich vorgeschriebener Form veröffentlichten Tarife massgebend und allein massgebend sind. Dieser Grundsatz ist auch im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr zum Ausdruck gelangt, indem dasselbe im Art. 11 Abs. 1 folgendes bestimmt:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen."

Nach Art. 1 gelten diese Vorschriften, wie alle Bestimmungen des Berner Uebereinkommens, nur für den inter-

[1]) Vergl. unseren Artikel über Transportpflicht und Transportgemeinschaft in Nr. 81 S. 773 Jahrg. 1891 d. Ztg.

[2]) Hierüber wird in einem späteren Artikel des Näheren gehandelt werden.

nationalen Verkehr im Sinne dieses Staatsvertrages, d. h. für diejenigen Gütersendungen, welche auf den daselbst bezeichneten Eisenbahnen von Staat zu Staat auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes befördert werden. Jene Bestimmungen finden somit, als solche, keine Anwendung auf das innere Recht der vertragschliessenden Staaten. Diesen bleibt es grundsätzlich unbenommen, ihren inneren Verkehr nach den gleichen oder nach anderen Normen zu regeln, als den für den internationalen Verkehr festgesetzten.

Indess ist nicht zu verkennen, dass der Vollzug der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens, soweit sie die ausschliessliche Geltung der publizirten Tarife betreffen, auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen müsste, wenn nicht in der gedachten Hinsicht die gleichen Grundsätze auch im inneren Verkehr der vertragschliessenden Staaten gelten und gehandhabt werden. Man könnte ja versucht sein anzunehmen, es sei für den internationalen Verkehr (auf direkten Frachtbrief) gleichgültig, ob im ausschliesslich inneren Verkehr eines der am Uebereinkommen betheiligten Länder heimliche Tarifbegünstigungen gewährt werden, sofern nur derartige Massregeln auf denjenigen Transport beschränkt bleiben, welcher sich ausschliesslich im Innern dieser Länder bewegt. Allein diese Annahme ist irrig, weil die angegebene Bedingung ihrer Richtigkeit nicht erfüllbar ist: es ist thatsächlich undurchführbar, die Gestattung heimlicher Tarifbegünstigungen derart auf den inneren Transport zu beschränken, dass der internationale Verkehr dadurch unberührt bleibt.

Setzen wir den Fall, einer der Vertragsstaaten, X, liesse in seinem inneren Verkehr heimliche Tarifbegünstigungen zu, während alle übrigen Vertragsstaaten auch für ihre inneren Transporte den Grundsatz der Publizität der Tarife streng durchführen würden: was wäre die Wirkung für den internationalen Verkehr? Offenbar wären in dem letzteren — gemäss Art. 1, 4 und 11 des Uebereinkommens — die Bahnen des Staates X ebenso gut als diejenigen der übrigen Staaten an ihre veröffentlichten Tarife gebunden; heimliche Tarifbegünstigungen, insbesondere nicht zuvor veröffentlichte und nicht Jedermann gleichmässig zu Gute kommende Refaktien, wären, selbst wenn sie nur für die betreffende interne Strecke des internationalen Transports gewährt werden sollten, auch für diese Bahnen ungültig und verboten. Sobald aber, was dem Absender freisteht[3]), die aus einem der übrigen Vertragsstaaten nach X bestimmte Sendung nicht auf direkten Frachtbrief im internationalen Verkehr, sondern von Grenze zu Grenze im inneren Verkehr der am Transport betheiligten Staaten zur Beförderung gelangt, würde den Bahnen des Staates X — und ihnen allein — die Gewährung heimlicher Refaktien oder sonstiger Tarifbegünstigungen erlaubt sein. Diese Bahnen wären somit in der Lage, im Einverständniss mit dem Absender jede Sendung durch heimliche Nachlässe an ihren veröffentlichten Tarifen dem internationalen Verkehr zu entziehen. Sie würden auf diese Weise nicht nur den an sich dem Bedürfnisse des Verkehrs mehr entsprechenden internationalen Transport unterbinden, sondern auch allen Konkurrenzrouten, in deren innerem Verkehr derartige Manipulationen nicht erlaubt sind, die Transporte entziehen.

Solche Zustände zu schaffen, konnte unmöglich in der Absicht des internationalen Uebereinkommens liegen. Um sie zu verhüten, war von Deutschland auf der dritten Berner Konferenz vorgeschlagen worden, in das Schlussprotokoll die Zusage der vertragschliessenden Staaten aufzunehmen, dass sie das Verbot von Preisermässigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen auch auf den internen Verkehr ausdehnen und mit Strafbestimmungen umgeben wollen. Dies sei — so wurde ausgeführt[4]) — eine nothwendige Konsequenz der Bestimmungen des Art. 11, indem ein auf den internationalen Verkehr beschränktes Verbot von Preisermässigungen die Erreichung seines Zweckes nicht genügend sichern würde, vielmehr leicht umgangen und vereitelt werden könnte und unter Umständen die Konkurrenzfähigkeit der internationalen Transporte gegenüber den im internen Verkehr von Grenze zu Grenze zu bewirkenden Sendungen schädigen müsste. Der Deutsche Antrag widerspreche auch nicht dem Grundsatze, dass das Uebereinkommen nur das internationale Recht regeln soll. Er bezwecke, ohne das Uebereinkommen selbst über die ihm in Art. 1 gezogenen Grenzen auszudehnen, nur die Herbeiführung der Uebereinstimmung beider Rechte in einem Punkte, wo sie thatsächlich untrennbar sind.

Die übrigen Staaten verschlossen sich zwar keineswegs der materiellen Bedeutung dieser Gründe, trugen indess formelle Bedenken, sich dem Antrage, wie er gestellt war, anzuschliessen. Sie waren der Ansicht, dass der im Art. 1 an die Spitze des Vertragswerkes gestellte Grundsatz der Beschränkung des Uebereinkommens auf das internationale Recht ausnahmslos durchzuführen sei[5]), und dass dies auch bezüglich des Art. 11 angängig erscheine, weil die darin für den internationalen Verkehr sanktionirte Publizität der Tarife auch in den inneren Rechten der vertragschliessenden Staaten grundsätzlich anerkannt sei.[6])

In diesem Sinne ist nachstehende Erklärung in das Schlussprotokoll aufgenommen:

> In betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, dass sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, dass diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, dass dieser Einklang erhalten bleibe.[7])

---

[3]) Vergl. unsere Artikel in Nr. 89 von 1890 (S. 866) und in Nr. 77 von 1891 (S. 740) d. Ztg.

[4]) Prot. der III. Konferenz S. 66 zu Ziff. II des Schlussprotokolls und zu Art. 11.

[5]) Dass das Prinzip der Beschränkung des Uebereinkommens auf den internationalen Verkehr eine der wichtigsten Lebensfragen für das ganze Vertragswerk bildet, haben wir in einem früheren Aufsatze — s. Nr. 73 S. 703 Jahrg. 1891 d. Ztg. — eingehend nachgewiesen. Mit Unrecht würde man aber in dem Deutschen Antrag einen Verstoss gegen dieses Grundprinzip erblicken wollen. Die Annahme des Antrages würde nur den thatsächlichen Verhältnissen einer einzelnen Rechtsmaterie Rechnung getragen haben, ohne der Beschränkung des Ganzen auf das internationale Recht grundsätzlich zu nahe zu treten.

In der That liegt in allen übrigen Materien für die vertragschliessenden Staaten kein Interesse vor, von den Mitkontrahenten eine Bindung des internen Rechts zu verlangen. Ob für das letztere andere Lieferfristen, andere Grundsätze bezüglich der Dispositionsbefugniss des Absenders, andere Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung und Verspätung bestehen, als für den internationalen Verkehr, lässt diesen unberührt. Ob in solchen und vielen andern wichtigen Fragen eine Gleichförmigkeit beider Rechte anzustreben sei, kann im allgemeinen dem Ermessen jedes einzelnen vertragschliessenden Staates ruhig anheimgegeben werden. In der Frage der Publizität der Tarife aber — und nur in dieser — greifen, wie oben nachgewiesen, die innerrechtlichen Bestimmungen mit Nothwendigkeit auf das internationale Gebiet über. Es liegt somit aller Grund vor, in dieser Hinsicht eine Modifikation des an sich richtigen und nothwendigen Prinzips der Beschränkung des Uebereinkommens auf den internationalen Verkehr zu verlangen.

[6]) Dem gegenüber wurde von Deutscher Seite hervorgehoben, dass sowohl die Gesetzgebung verschiedener der kontrahirenden Staaten, als die thatsächliche Ausführung der betreffenden Bestimmungen nicht unerhebliche Ausnahmen von dem fraglichen Grundsatze zeigt.

[7]) Unmittelbar hieran schliesst sich das weitere Anerkenntniss, „dass durch das Uebereinkommen das Verhältniss der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und dass dieses Verhältniss auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie dass insbesondere durch das Ueber-

Dieser Erklärung, welche sich bereits in dem Entwurfe der III. Konferenz vom Jahre 1886 — Ziff. II des Schlussprotokolls — findet, hat sich auch Deutschland durch nachträgliche Unterzeichnung des Protokolls dieser Konferenz seitens der Deutschen Delegirten angeschlossen. Sie ist demnächst auch in das Protokoll vom 14. Oktober 1890, welches beim diplomatischen Abschluss des Uebereinkommens aufgenommen wurde, übergegangen. Angesichts dieser Versicherungen durfte man wohl das Vertrauen hegen, dass jeder der vertragschliessenden Staaten auch in seinem inneren Verkehr geeignete Anordnungen treffen werde, um etwaige Ausnahmebestimmungen oder missbräuchliche Uebungen, welche den gutgläubigen Vollzug des Art. 11 des internationalen Uebereinkommens innerhalb seines Gebietes beeinträchtigen müssten, zu beseitigen und für die Zukunft nicht zuzulassen. In der That scheinen dahin zielende Massnahmen hier und dort bereits in die Wege geleitet zu sein. Insbesondere wird, einer vom Herrn Minister Marquis von Bacquehem im Oesterreichischen Reichsrath am 15. d. Mts. abgegebenen Erklärung zufolge[8]), die Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums, durch welche unter gewissen Umständen Modifikationen der bestehenden Vorschrift der vorherigen Veröffentlichung und der allgemeinen Anwendbarkeit aller gewährten Refaktien ausnahmsweise und namentlich zum Zwecke der Bekämpfung ausländischer Konkurrenz zugelassen waren, demnächst aufgehoben werden[9]). Aus Ungarn wird, wie in Nr. 5 S. 48 d. Ztg. ausführlicher mitgetheilt ist, Aehnliches gemeldet. Dass man auch in den übrigen Staaten, soweit derartige Ausnahmeverhältnisse noch bestehen, in gleichem Sinne vorgehen wird, ist kaum zu bezweifeln.

So darf mit Zuversicht angenommen werden, dass auch diese schwierige Frage, welche einem vollen Einverständniss der vertragschliessenden Staaten lange Zeit hindernd im Wege stand, bis zu dem hoffentlich nicht allzu fernen Inslebentreten des internationalen Uebereinkommens ihre glückliche Lösung gefunden haben wird. G . . . . . r.

einkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden."

[8]) Siehe S. 74 d. Ztg. den Anfang der Oesterr. Korresp. Die Redaktion.

[9]) Es handelt sich um die Verordnung vom 31. Dezember 1879.

Der Entwurf einer elektrischen Untergrundbahn in Berlin.

Vortrag des Herrn Direktor, Bauinspektor a. D. **Kolle**, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 8. Dezember 1891.

(Schluss aus Nr. 5.)

Der Kernpunkt für die bauliche Ausführung bleibt die Beschaffenheit des Baugrundes.

Mit Ausnahme eines Theiles der vor dem Landsberger Thor gelegenen Schleifenstrecke der Leipziger Strassen-Linie liegen die projektirten Untergrundbahnen in der breiten Thalniederung, welche nördlich von dem Höhenplateau des Barnim, südlich von dem des Teltow begrenzt wird und deren Grenze die Stadt Berlin erst mit dem Anfang der siebenziger Jahre zu überschreiten begonnen hat. Die in dieser Niederung auftretenden Bodenarten sind zum weitaus grössten Theile der Thalsand des oberen Diluviums und der alluviale Fluss-, Wiesen- und Moorsand. Im allgemeinen liegt die Terrainhöhe innerhalb dieser Thalfläche zwischen den Ordinaten + 34 bis + 36 N. N., während die zum grossen Theile sehr konstanten Grundwasserstände im allgemeinen zwischen Ord. + 30 bis + 32 N. N. beobachtet sind.

Hieraus folgt, dass die Tunnelbahnen zum weitaus grössten Theile im Grundwasser und sogar, mit Rücksicht auf die vorhandenen Bodenarten, im schwimmenden Gebirge auszuführen sind, d. h. in einem Boden, der fast wie eine Flüssigkeit nach allen Seiten bei eintretender Belastung und unter bestimmten Voraussetzungen ausweichen kann. Der Sand hat diese Eigenschaft nur bei grosser Feinheit des Korns und in wassergesättigtem Zustande. Mit solchen Bodenarten ist zu rechnen.

Berlin hat durchweg losen Sand als Baugrund, der nach polizeilicher Vorschrift nur mit 2,5 kg auf 1 qcm belastet werden darf. Bei der Berliner Stadtbahn sind aber Belastungen bis 4,5 kg für 1 qcm angenommen worden und diese Annahme hat sich nicht als unrichtig erwiesen. Der mit Wasser gesättigte Sand hat einen Böschungswinkel von nur 24° (trockener Sand 35°) und wiegt für 1 cbm 2000 kg (trockener Sand 1640 kg). Dieser Sand erfordert also eine Böschung von etwa 1 : 2, wenn man es aber mit sehr feinem Triebsand zu thun hat, der mit Schlamm durchsetzt ist, so ist der Böschungswinkel 0. Die Tragfähigkeit des mit Triebsand gemischten Schlammes ist indessen, wenn er nicht an der Oberfläche liegt, sondern durch Wasser oder andere Erdschichten belastet ist, grösser, als man anzunehmen geneigt ist und beträgt z. B. nach „Brenneke's Grundbau" auf Grund von in Kiel gemachten Versuchen 10,95 m unter dem Wasserspiegel und 5,6 m unter der Sohle über 105 000 kg für 1 qm. Man braucht sich nicht vorzustellen, dass der Triebsand, der ausgebaggert ohne messbare Böschung auseinander fliesst, die Eigenschaften einer tropfbaren Flüssigkeit haben muss, so dass ein hineingebrachter fremder Körper nach dem Verhältniss seines spezifischen Gewichtes sich in dem belasteten, zusammengepressten Triebsande nach oben oder unten bewegen würde. Ein im schwimmenden Gebirge hergestellter Tunnel ist wie jede andere Belastung durch ein Bauwerk zu beurtheilen, d. h. so lange die Belastung nicht grösser ist, als die Summe der ihr entgegenwirkenden Kräfte, als Tragfähigkeit des Bodens unter der Grundfläche, Reibung und Adhäsion an der Umfläche ist eine Versackung ausgeschlossen. Schwierig ist nur die bauliche Ausführung, bei der es verhindert werden muss, das Gebirge in Bewegung zu bringen. Auf diese komme ich noch zurück.

Als Beispiel für die Ausführung eines Tunnels im schwimmenden Gebirge kann der Czernitztunnel der Wilhelmsbahn in Schlesien angeführt werden, d. i. als Beweis, dass die Ausführung eines Tunnels in solcher Bodenart an sich möglich ist.

Das Tunnelprofil ist gross genug zu bemessen, um die für die Personalbeförderung dienenden Wagen, unter Belassung eines ausreichenden Spielraumes, sowie die Betriebsleitungen (Druckwasserleitung und elektrische Kabelleitung) aufnehmen zu können.

Wie aus Figur 3 hervorgeht, ist für dasselbe eine sich aus 4 Kreisbögen zusammensetzende Eiform gewählt.

Der äussere Halbmesser der Tunnelfirst beträgt hierbei 1,37 m, der beiden Ulmen 3,00 m und der Sohle 1,50 m. Der innere lichte Raum springt gegen die äusseren Begrenzungslinien um 10 cm zurück.

Von einem kreisförmigen Tunnelprofil, welches im schwimmenden Gebirge wohl zulässig sein würde und in mancher Beziehung die Ausführung erleichtern könnte, musste im Interesse einer günstigeren und einfacheren Gestaltung der Stationen abgesehen werden.

Die Herstellung der Tunnelröhren (der definitive Ausbau des Tunnels) ist in Eisen und zwar in Flusseisen in der Weise gedacht, dass die Röhre aus 70 cm breiten Ringen zusammengesetzt ist. Jeder Ring besteht (siehe Figur 4) wieder aus 5 einzelnen mit Flanschen versehenen Stücken, von denen

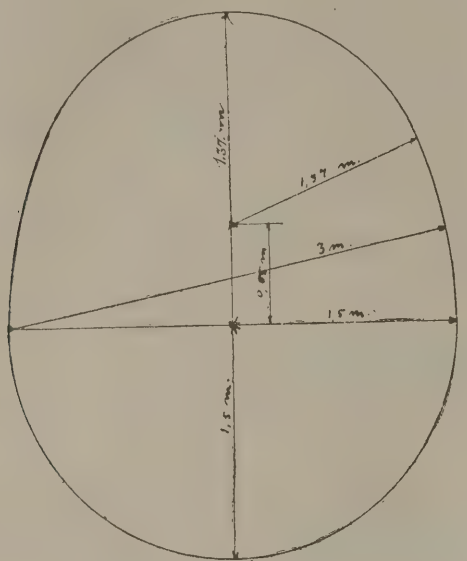
die Flanschen des mittleren unteren Schlussstückes parallel gerichtet sind, um ein Einbauen desselben zu ermöglichen. Zwischen den Flanschen ist die bekannte Dichtung aus Kiefernholz, Werg und Cementguss vorgesehen.

Diese Parallelflanschen sind länger als die übrigen und ragen über die Querflansche hervor. Sie sollen die Stützen für die Schienen aufnehmen und in dieser Weise gleichzeitig als eine Art Langschwelle für den Oberbau dienen.

Die Wandungsstärke der flusseisernen Tunnelringe soll 10 mm betragen, während die Flansche 15 mm stark angenommen sind.

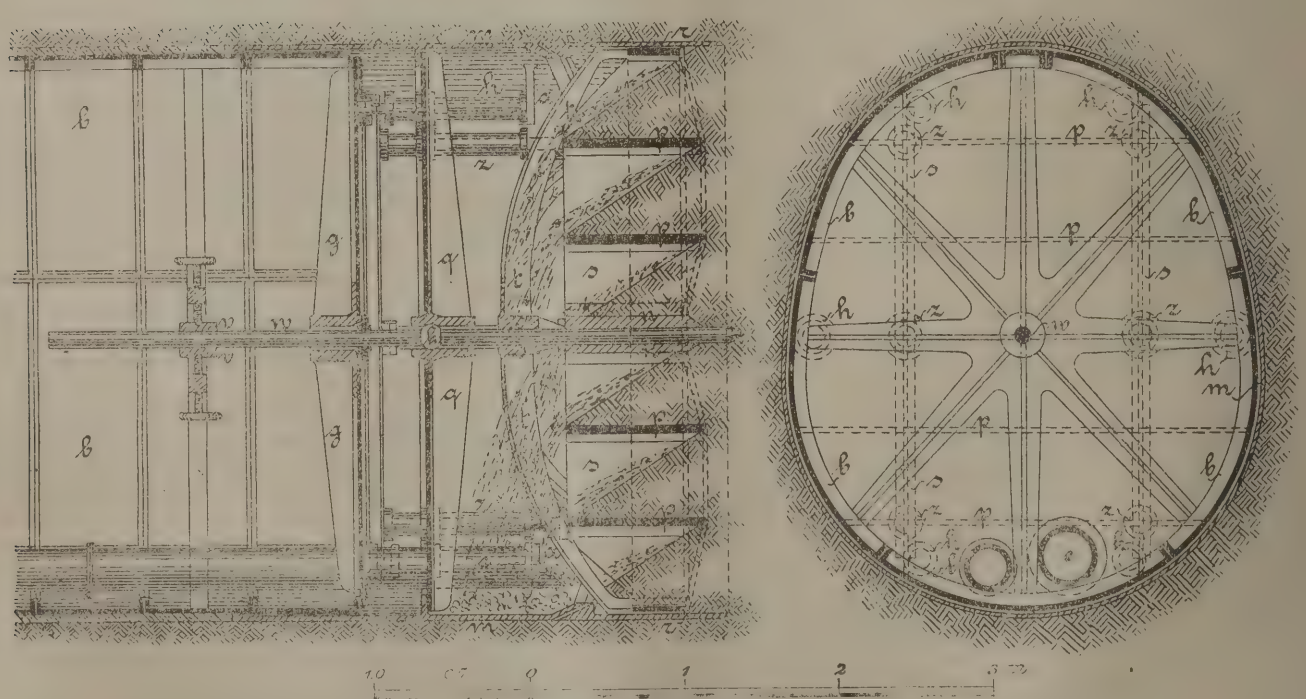
kleidet werden, welcher ausserdem einen hellen Anstrich erhalten wird.

Die Ausführung der Tunnel soll mit dem in Figur 5 und 6 dargestellten, von dem Königlichen Eisenbahndirektor Herrn Mackensen erdachten Apparate erfolgen, welcher den Zweck hat, die äusserst schwierige und unsichere bergmännische Baumethode im schwimmenden Gebirge: Verwendung von Getriebezimmerung, durch eine einfache und sichere mechanische Vorgangsweise zu ersetzen, welche nicht nur das vor Ort anstehende Gebirge stützt, den Wasserandrang bewältigt, sondern auch die Lösung des Bodens besorgt.



Figur 3.

Figur 4.



Figur 5 und 6.

Die Aussenwandung der einzelnen Tunnelröhren wird mit Cement überzogen, indem ein beim Vortreiben des Tunnels entstehender ringförmiger Hohlraum unter Anwendung von Luftdruck mit Cement ausgespritzt wird. Der Cement schützt das Eisen gegen Rosten.

Im Innern des Tunnels soll die Eisenwandung ebenfalls in einer den vorspringenden Flanschen entsprechenden Stärke mit einem dem Monierverfahren ähnlichen Cementkörper be-

Der Apparat besteht aus einem eigenartig konstruirten, mit Mantel versehenen sogenannten Brustschild, welcher während des Stollenvortriebes den Ortsstoss und die Ulmen vor Ort bis zum Einbau des definitiven Ausbaues gegen Einsturz sichert.

Der Schildmantel, in der Zeichnung *m* genannt, bildet eine aus Eisen und Stahl hergestellte Röhre mit einem dem Stollenprofil entsprechenden Querschnitt und von einer Weite, dass in demselben der definitive Stollenausbau Platz findet,

so dass dieser von dem Mantel auf eine kurze Länge umschlossen ist.

Der Brustschild besteht aus einem in sich festen Gestell, welches durch die etagenförmig horizontal übereinander liegenden 5 eisernen Platten gebildet wird, welcher unter sich durch die senkrecht stehenden Bleche s und mit dem im Schildmantel lose anliegenden Ringe r mittelst Winkeleisen, sowie mit der Achsnabe n durch Flanschen fest verbunden sind.

Ausser durch den Ring r wird dieser bewegliche fachartige Schild noch durch die feste Welle w gehalten und geführt. Die letztere ruht in dem Kugellager k und dem verstellbaren Lager v.

Das Kugellager wird von der fest im Mantel eingebauten Querwand q getragen. Eine gleiche scheibenartige Querwand g sitzt lose auf der Welle w, sie legt sich gegen den definitiven Ausbau des fertigen Tunnels an und ist so konstruirt, dass sie den Schildraum gegen den Raum des fertigen Tunnels luftdicht abschliessen kann, wie auch durch die Querwand q ein luftdichter Abschluss der beiden durch sie gebildeten Räume des Schildmantels gegen einander herzustellen ist.

Ein wesentlicher Vortheil des beschriebenen Brustschildes besteht darin, dass die Tunnelbrust von demselben sicher gestützt wird, ohne einen sogenannten Brustvorzug nöthig zu haben, welcher den Vortrieb des Tunnels im schwimmenden Gebirge bedeutend erschweren und verlangsamen würde. Das Gebirge tritt vom Ortsstoss frei in den Schild ein und legt sich in demselben auf die waagerecht übereinander liegenden Platten und auf dem Boden des Schildes in natürlicher Böschung nieder, in welcher Lage er bei entsprechender Breite der Platten eine einfache und sichere Abstützung des in der betreffenden Etagenhöhe des Schildes im Ortsstosse anstehenden Gebirges bietet.

Mit Hilfe des vorstehend beschriebenen Apparates gestaltet sich der Tunnelvortrieb zu einem sehr einfachen. Durch die Pressen z, welche in der Querwand q lagern und zwischen der Querwand g und dem Schild eingespannt sind, wird der letztere in das Gebirge eingepresst. Dabei gleitet, dem Eindringen des Schildes in das Gebirge entsprechend, der Boden über den Rand der Platten p hinweg und fällt in den unteren Raum des Mantels, von wo er mittelst eines Ejektors e unter eventueller Zuhilfenahme von Luftdruck oder auch mittelst einer Schnecke in den fertigen Stollentheil befördert und von hier in geeigneten Fördergefässen zu Tage geschafft wird.

Es erfolgt also die Bodengewinnung unmittelbar durch den Vortrieb des Schildes und ist somit ein besonderer Zeitaufwand für dieselbe nicht mehr erforderlich.

Dem Vortriebe des Schildes folgt das Vortreiben des Mantels mit Hilfe der Pressen h, welche ebentalls in der Querwand q und zwar in fester Verbindung mit derselben gelagert und zwischen der Querwand g und den an der Innenseite des Schildmantels angebrachten Knaggen a eingespannt sind.

Der definitive Tunnelausbau besteht aus flusseisernen, mit Flanschen versehenen und mit einander zu verschraubenden Bogenstücken b. Dieselben sind mit verschliessbaren Löchern versehen, durch welche während des Vortreibens des Schildmantels Cementmörtel mittelst Luftdrucks hinter den Eisenausbau des Stollens in den ringförmigen Hohlraum gepresst wird, welcher durch den Schildmantel eingenommen war.

Ist nun in der angegebenen Weise der Schild nebst Mantel soweit vorgetrieben, dass Platz zum Einbauen einer neuen Länge des eisernen Ausbaues im Tunnel möglich ist, dann wird die Querwand g auf der Welle nach dem Ortsstoss zu vorgeschoben und der neue Tunnelring eingebaut.

Der Vortrieb des Schildes und Schildmantels beginnt alsdann aufs Neue.

Die Querwand q ist luftdicht konstruirt, um Gelegenheit zu haben, bei grossem Wasserandrang den Zutritt von Wasser in den Schildraum durch Einlassen von Pressluft in gewissen Grenzen halten zu können. Um aber in solchen Fällen den Vortrieb des Schildmantels durch den Gegendruck der Pressluft nicht zu erschweren, ist auch die Querwand g luftdicht hergestellt, so dass durch Einlassen von Pressluft in die hierdurch gebildete Vorkammer nicht nur der Gegendruck der Pressluft im Schildraum aufgehoben, sondern auch noch zur Unterstützung der Pressen ein Luftüberdruck in der Vorkammer hergestellt werden kann. Im Schildraume kann durch ein selbstthätiges Ventil der Luftdruck konstant erhalten werden.

Um bei der geschilderten rein mechanischen Vorgangsweise einen ausreichenden Einfluss auf die Richtung des herzustellenden Tunnels, namentlich wenn derselbe in stärkeren Krümmungen auszuführen ist, ausüben zu können, ist der vordere Theil des Schildmantels, in welchem sich der fachartige Schild befindet, gegen den hinteren Manteltheil nach allen Richtungen hin in gewissen Grenzen drehbar eingerichtet. Zu diesem Zwecke sind die Flächen der Flanschen, mit welchen beide Manteltheile zusammenstossen, in einer Kugelfläche abgedreht, deren Mittelpunkt in dem Kugellager k der Welle w liegt. Der Zusammenhalt zwischen beiden Manteltheilen wird einmal durch die Speichen t gebildet, die einerseits mit dem vorderen Mantel vernietet, andererseits mit der Welle w durch die Nabe o und mittelst des Kugellagers und der Querwand q mit dem hinteren Manteltheile fest verbunden sind. Eine zweite Verbindung der beiden Manteltheile unter einander wird durch Schrauben hergestellt, mittelst welcher die Flanschen des vordersten und hintersten Mantelringes unmittelbar fest verschraubt werden können, was geschehen muss, wenn die Richtung des Stollens beibehalten werden soll.

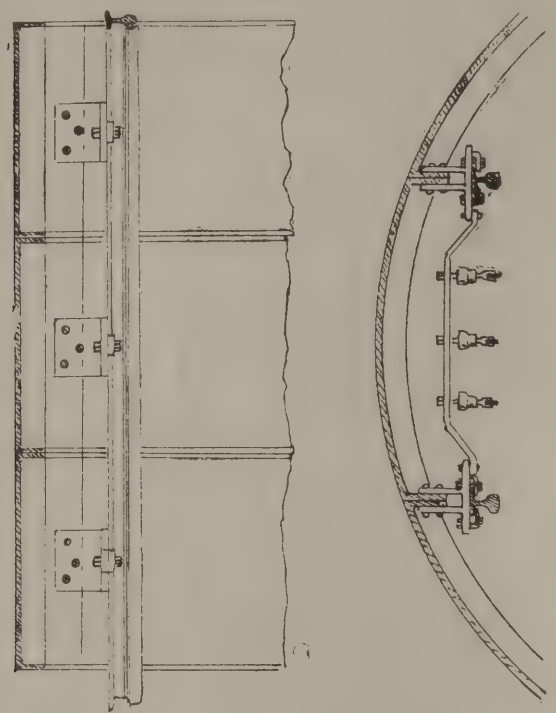
Bei vorzunehmender Richtungsveränderung des Schildes werden zunächst die letztgenannten Schrauben gelöst, gleichzeitig wird durch Verstellung des Lagers r die Welle w im Sinne der beabsichtigten Richtungsveränderung in Spannung gebracht. Alsdann werden die Pressen zum Vordrücken des Brustschildes, wie auch die Pressen für den Vortrieb des Mantels einseitig in Thätigkeit gesetzt, bis der den Schild umschliessende vordere Manteltheil die zu erzielende Richtung angenommen hat, in welcher er dann durch Anziehen der gedachten Schrauben und durch Feststellen des Wellenlagers festgehalten wird.

Die Verwendung des beschriebenen Apparates ermöglicht es, die geplanten Tunnel selbst in dem schwimmenden Gebirge des zu durchführenden Baugrundes herzustellen, ohne befürchten zu müssen, dass ein Setzen des über demselben befindlichen Gebirges eintritt, weil bei dem beschriebenen Bauvorgange das Gebirge dauernd unterstützt bleibt und Hohlräume, welche zu Nachsturz Veranlassung geben könnten, sich nicht bilden können. Die an einzelnen Stellen nicht zu vermeidende Unterführung von Gebäudefundamenten kann daher zu keinerlei Bedenken Veranlassung bieten.

Wenn man beispielsweise für die Friedrichstrassen-Strecke die Bauausführung von zwei Schächten aus vorgehend voraussetzt, wo jeder Schacht zwei Angriffsstellen bietet, da nach links und rechts vorgetrieben werden kann, so ergeben sich vier Baustellen und ich meine, dass ein durchschnittlicher Vortrieb von 5 m für jede Stolle, also von 20 m zusammen für den Tag nicht zu hoch gegriffen ist. Hierbei rechnet der Tag zu 24 Stunden, denn selbstverständlich muss Tag und Nacht gearbeitet werden in achtstündigen Schichten, vielleicht nur in vierstündigen, wenn besonders anstrengende Arbeiten vorkommen. Nachrichtlich möchte ich anführen, dass Baufortschritte von 7 m bei unseren grossen Alpentunneln (Vorarlberg) nicht zu den Ausnahmen gehört haben.

Die Anordnung des Oberbaues gestaltet sich verhältnissmässig einfach. In den Parallelflanschen des unteren Schlussbogenstücks vom Tunnelprofil finden sich die Stützpunkte für die beiden Schienenreihen des Tunnelgeleises. Das untere Bogenstück des Tunnelprofils ist in seiner Breite gleich so bemessen, dass die Längsflansche unter jeder Schienenreihe des Geleises von 1 m Spurweite entlang führen. In jedem 0,7 m langen Tunnelringe wird für jede Schienenreihe eine Schienen-

stütze angebracht, welche wie ein Sattel sich auf den betreffenden Längsflansch des eisernen Tunnelkörpers setzt und mit diesem fest vernietet wird. Oben ist jede Stütze plattenförmig zur Aufnahme des Schienenfusses ausgebildet. Die Schienen werden auf diese Weise in Abständen von 0,7 : 0,7 m (von Mitte zu Mitte gerechnet) fest unterstützt. Bei dem in Betracht zu ziehenden geringen Raddruck, der mässigen Stützweite sind die angenommenen Vignolschienen von 10 cm Höhe im Gewicht von 20 kg für das laufende Meter mehr als ausreichend. Die Befestigung der Schienen auf den Stützen soll in üblicher Weise mittelst Klemmplatten und Bolzen geschehen.



Figur 7 und 8.

Die Schienen nach Innen geneigt zu stellen, erscheint für den vorliegenden Fall entbehrlich.

Das Einbauen des Oberbaues muss mit besonderer Sorgfalt geschehen. Zu dem Zwecke ist es erforderlich, dass die Löcher für die Niete der Schienenstützen in die Flansche sowie die Löcher für die Klemmplattenbolzen an Ort und Stelle gebohrt werden, damit einerseits die Auflagerfläche für die Schienen bei allen Stützen in die richtige Ebene kommt und der Schienenfuss sein volles Auflager findet, andererseits die Klemmplattenbolzen so eingeführt werden können, wie es zur Erhaltung der vorgeschriebenen Spurweite in geraden und gekrümmten Strecken nothwendig ist.

Verbindungseisen, welche waagerecht zwischen zwei gegenüber liegenden Schienenstützen eingespannt werden, sollen zur Aufnahme von Isolatoren für die elektrische Leitung, das ist für die Stromzuführung bezw. Rückleitung dienen. Um für diese Leitung Platz zu gewinnen und um in der Tunnelsohle einen Abfluss für Schweiss- und Sickerwasser zu erzielen, ist die Schienenoberkante so hoch gelegt, wie es die Bahnsteiganlage auf den Stationen noch gestattet. Diese erklärt auch die auf den ersten Blick auffällige Höhe der Schienenstützen.

Für die Schienen sind 9 m Baulänge, schwebende Stösse und kräftige Winkellaschen vorgesehen.

Zur Vervollständigung der allgemeinen Darstellung des Entwurfes muss ich noch mit einigen Worten auf die Stationen zurückkommen. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen ist auf der

Friedrichstrassen-Strecke . . .	502 m,
Leipziger Strassen-Strecke . .	633 „
inneren Ring-Strecke	684 „

Die Stationen liegen ungleich näher als die der Stadtbahn. Bei der letzteren ist der kürzeste Stationsabstand der zwischen Börse und Alexanderplatz rot. 700 m, sonst ist die am häufigsten vorkommende Entfernung 1,2—1,5 km.

Die Tiefe des Perrons unter Strassenoberfläche ist durchschnittlich angenommen

auf der	Friedrichstrassen-Strecke . zu	10,65 m,
„ „	Leipziger Strassen-Strecke „	11,82 „
„ „	inneren Ring-Strecke . . . „	12,83 „

Sämmtliche Stationen gestalten sich bei dem auf allen Strecken durchgeführten kontinuirlichen Betriebe, der alle Weichenanlagen für den eigentlichen Verkehr durchaus entbehrlich macht, in einheitlicher, sehr einfacher Weise. Bei allen Stationen ist unmittelbar neben jedem Fahrtunnel ein zweiter Tunnel in gleichem Profil, wie der erstere und in einer Länge von 40 m zur Aufnahme des Perrons angeordnet, welcher einer Zugstärke von 1 Lokomotive und 4 Wagen entspricht. Die Verbindung dieser Tunnel unter einander ist dadurch hergestellt, dass die Zwischenwand zwischen beiden entfernt und durch auf eisernen Stützen ruhende Kastenträger ersetzt ist. Um zwischen der Unterkante des Kastenträgers und der Perron-Oberkante eine genügende Höhe (2,10 m) zu erhalten, ohne das für die Züge erforderliche Fahrprofil zu vergrössern, musste für die Tunnel statt des kreisförmigen ein überhöhtes eiförmiges Profil gewählt werden.

Die 3,3 m breiten Perrons sind auf sämmtlichen Stationen sowohl durch hydraulische Aufzüge als auch durch Treppenanlagen mit den Empfangsräumen in Verbindung gebracht.

Auf denjenigen Stationen, wo ein Massenverkehr zeitweilig zu erwarten steht, soll dementsprechend sowohl die Zahl der Aufzüge, als deren Fassungsraum grösser werden, als für die Stationen, wo nur ein normaler Betrieb zu erwarten ist.

Zu den einzelnen Stationsgattungen lässt sich folgendes sagen:

1. Kreuzungsstationen.

Die Zugänglichkeit zu den unterirdischen Stationen kann nur in vereinzelten Fällen auf freien unbebauten Plätzen unmittelbar über den Perrontunneln geschaffen werden. In den Strassen ist das ausgeschlossen und ist man hier genöthigt, die unteren Räume von geeignet gelegenen Gebäuden hierfür entsprechend auszubauen und zu benutzen. Bei den hohen Grundstückspreisen in den verkehrsreichen Strassen Berlins ist es für die Kosten des geplanten Unternehmens von grosser Bedeutung, die für die Einrichtung der Empfangsräume zu den Stationen in Anspruch zu nehmenden Gebäude in möglichst beschränkter Weise dem bisherigen Verwendungszwecke zu entziehen. Es sind daher in den Entwürfen für Kreuzungs- und zweigeleisige Zwischenstationen die Empfangsräume im Kellergeschoss angeordnet, so dass in dem kostspieligen Erdgeschoss der betreffenden Gebäude nur ein Zugang zu diesen Räumen herzustellen ist. Indessen soll überall da, wo die Verhältnisse es gestatten, von dieser Anordnung abgesehen und die Empfangsräume in das Erdgeschoss der Gebäude gelegt werden. Die Empfangsräume selbst werden dabei im allgemeinen gleich bleiben.

Bei den Kreuzungsstationen ist der Regel nach ein Eckhaus zur Aufnahme der Empfangsräume zu wählen, um die Zugänglichkeit für beide kreuzende Strassen möglichst günstig zu gestalten. Die 3 m breite bequeme Zugangstreppe zu den Empfangsräumen ist in die gebrochene Hausecke gelegt. Der Fussboden der genannten Räume ist in einer Tiefe von 3 m unter der Strassenkrone angenommen. Die Grösse des für die Kreuzungsstation in Anspruch zu nehmenden Theiles des Kellergeschosses beträgt 17,5 m im Quadrat = 306 qm;

davon entfallen 28 qm auf 1 Zimmer für den Fahrkartenverkäufer, 50 qm auf 3 verfügbare Räume, 15 qm auf Aborte, 130 qm auf freien Vorplatz, 30 qm für die Zugangstreppe und für die nach den Perrons führenden Treppen, der Rest für die Fahrstühle.

Die Tiefenlage der oberen und unteren Perrons unter dem Strassendamm wechselt zwischen 9,4 und 10,7 m bezw. 13,1 und 14,3 m, danach unter dem Fussboden des Empfangsraumes zwischen 6,4 und 7,7 bezw. 10,1 und 11,3 m. Bei dieser tiefen Lage sind zur Verbindung der Perrons mit dem Empfangsraume Fahrstühle erforderlich und ist dementsprechend in dem Entwurfe für jede der beiden Perrontiefen ein besonderer hydraulischer Fahrstuhl vorgesehen. Die Schächte, welche zur Aufnahme der Fahrstühle dienen, können indessen nicht in der gewöhnlichen Weise als senkrechte Schächte hergestellt werden, sondern müssen geneigt (donlägig) angelegt werden, um eine unmittelbare Verbindung mit den seitlich neben dem Empfangsraume unter dem Strassenterrain liegenden Perrons zu ermöglichen.

Die Fahrschächte sind an das eine Ende des Perrons verlegt. Ihre Ausführung in Eisen soll in ähnlicher Weise wie die der Fahrtunnel erfolgen. Die Weite derselben beträgt bei kreisförmigem rechtwinkligen Querschnitte 5,3 m. Bei diesem Querschnitte können die Schächte einen Fahrstuhl mit einer zur Aufnahme von rund 40 Personen ausreichend grossen Plattform erhalten.

Die Grösse dieses Querschnitts macht die Fahrschächte auch geeignet, als Angriffspunkte und als Förderungsschächte bei der Ausführung der Perrontunnel zu dienen.

Ausser durch die Fahrstühle sind die oberen, wie auch die unteren Perrons durch je eine Treppenanlage mit dem Empfangsraume verbunden, um für alle Fälle die Zugänglichkeit zu sichern. Diese Treppen, welche eine Breite von 2,5 m haben, führen in einem einmal gebrochenen Laufe von dem Kellergeschoss aus nach dem oberen bezw. unteren Perron und befinden sich innerhalb schräg liegender Schächte, welche einen durchschnittlichen Durchmesser von 3,25 m haben. Der Abstand zwischen den beiden zusammengehörigen Perrontunneln ist so bemessen, dass der absteigende Arm der Treppenschächte zwischen diesen gerade Platz findet. An seinem unteren Ende durchbricht der Treppentunnel die Wandung eines der zwischen den Perrons befindlichen Verbindungstunnel, durch welche die Verbindung zwischen der Treppe und den Perrons hergestellt wird.

Die Fahrtunnel müssen hiernach innerhalb der Stationen so weit von einander entfernt liegen, dass der Raum zwischen ihnen zur Aufnahme beider Perrontunnel und des Treppentunnels genügt. Hierdurch ergibt sich ein Abstand der Mitten beider Fahrtunnel von einander zu 12,4 m. Dieser Tunnelabstand ist auch ausserhalb der Stationen beibehalten worden, soweit nicht besondere Umstände, z. B. die Lage der Bahn innerhalb enger Strassen oder die Umgehung von Brückenfundamenten eine geringere bezw. grössere Entfernung als zweckmässig erscheinen liessen.

Die Verbindung zwischen den unteren und oberen Perrons zum Zwecke des Uebersteigens von einer Fahrstrecke auf die andere wird durch zwei unmittelbar neben einander auf der Kreuzungsstelle beider Doppelperrons angeordnete Fahrstühle vermittelt. Dieselben haben je eine Plattform von 1,8 m Breite und 3,8 m Länge und können je 20 Personen aufnehmen. Für gewöhnlich soll nur eine Plattform benutzt werden, so dass die zweite als Reserve dient.

Die Empfangsräume sowie die Perrontunnel werden elektrisch beleuchtet.

2. Zweigeleisige Zwischenstationen.

Die zweigeleisigen Zwischenstationen entsprechen in ihrer Anordnung bezüglich der Perrons und der Verbindung unter einander sowohl, als auch mit den Empfangsräumen durch Fahrschächte und Treppenanlagen genau den betreffenden Anlagen für die einzelnen Strecken der besprochenen Kreuzungsstationen, sodass nur noch bezüglich der Empfangsräume welche bei den Zwischenstationen naturgemäss anders angeordnet sind, einige Erläuterungen nöthig erscheinen.

Für die Unterbringung der Empfangsräume einer Zwischenstation ist jedes Gebäude geeignet, welches eine entsprechende Lage hat, und ist dafür ein Eckhaus nicht erforderlich. Die gesammte Grösse der im Kellergeschoss anzulegenden Emgfangsräume beträgt nach dem Entwurf 133 qm, davon entfallen auf das Zimmer für den Fahrkartenverkäufer 20 qm, auf die Treppen 44 qm, auf den Fahrstuhl 10 qm, der Rest auf das Uebrige.

3. Eingeleisige Zwischenstationen.

Bei den Schleifenstationen ist es vielfach möglich, von einem freien Platz aus einen senkrechten Schacht zum Perron niederzubringen. Als Empfangsgebäude dient ein leicht gebauter Pavillon mit einer Grundfläche von 56,3 qm, welcher unmittelbar über dem Schachtmunde aufgeführt ist. In der Mitte des massiven kreisrunden Schachtes von 7,2 m lichtem Durchmesser ist ein runder Fahrstuhl von 4—5 m Durchmesser angeordnet, welcher Platz für 50 Personen bietet. Um den in leichter Weise nach aussen abgeschlossenen Fahrstuhlcylinder herum sind 2 über einander liegende massive Treppen von 1,5 m Breite angeordnet, von denen die eine für den Zugang zu dem Perron, die andere für den Abgang bestimmt ist.

Ich komme jetzt zum Betriebe. Wie ich bereits erwähnt habe, wird beabsichtigt, auf sämmtlichen Strecken der geplanten Untergrundbahn die Züge mit 3 Minuten Zugfolge und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde zu befördern.

Dadurch wird ein räumlicher Abstand der Züge von 1 km bedingt und müssen verkehren: auf der Friedrichstrassen-Strecke bei einer einfachen Geleislänge derselben von rund 13 km = 13 Züge, auf der Leipzigerstrassen-Strecke bei einer einfachen Geleisstrecke rund 19 km = 19 Züge, auf der Ringstrecke bei einer einfachen Geleisstrecke derselben von rund 16,4 km = 16 Züge, im ganzen 48 Züge. Die Züge sollen je aus einer elektrischen Lokomotive und 3 Wagen bestehen. Es sind mithin für die fahrenden Züge erforderlich 48 Lokomotiven und 144 Wagen. Hierzu kommen an Reserve und für Reparaturen $^1/_3$ der Anzahl der Lokomotiven und $^1/_5$ der Anzahl der Wagen mit 16 Lokomotiven und 30 Wagen, so dass im ganzen 64 Lokomotiven und 174 Wagen zu beschaffen sind. Davon entfallen auf die Friedrichstrassen-Strecke 17 Lokomotiven und 47 Wagen, auf die Leipzigerstrassen-Strecke 26 Lokomotiven und 69 Wagen, auf die Ringstrecke 21 Lokomotiven und 58 Wagen.

Auf den beiden Betriebs-, beziehungsweise Werkstattsbahnhöfen werden die beiden Kraftstationen errichtet und wird in jeder Kraftstation der für die zugehörige Axenstrecke und die anschliessende halbe Ringstrecke erforderliche elektrische Strom erzeugt. In den Kraftstationen werden grosse Verbunddampfmaschinen aufgestellt, welche geeignete Dynamomaschinen treiben, und soll die Ausrüstung an Kesseln und Maschinen so bemessen werden, dass bei vorkommender Ausserdienststellung der einen oder anderen Kessel- oder Maschinenanlage stets ausreichende Reserve vorhanden ist. Ueberdies sollen die von den Kraftstationen ausgehenden Leitungen (Stromzuführungen und Rückleitungen) unter einander verbunden werden, so dass beide Stationen in ein gemeinschaftliches Netz arbeiten und im Bedarfsfall die eine Station unter Heranziehung ihrer Reservemaschinen den Stromverbrauch allein decken kann.

Ob für den Betrieb Gleichstrom oder der Dreiphasenstrom (Drehstrom) Anwendung finden wird, muss dem Spezialprojekt vorbehalten bleiben. Im ersteren Falle würde die für elektrische Bahnen zumeist übliche Spannung von 500 Volt gewählt werden.

Von den Kraftstationen aus wird der elektrische Strom durch Haupt- und Arbeitsleitungen in die Strecken gebracht.

Die Arbeitsleitungen sind blank (starke Kupferdrähte bezw. Kupferschienen oder kräftige Stahlprofile), die Hauptleitungen dagegen isolirt (eisenbandarmirte Bleikabel). Durch die Hauptleitungen werden die Arbeitsleitungen in angemessenen Abständen gespeist, und wird dadurch auf eine gleichmässige Stromvertheilung hingewirkt, so dass thunlichst an jeder Stelle der Leitung Strom von gleicher Spannung zur Verfügung steht und die Poldifferenz innerhalb der angenommenen Grenzen bleibt. In welchem Umfange die Schienen des Geleises zur Rückleitung des Stromes Verwendung finden sollen, muss auch dem Spezialprojekt vorbehalten bleiben, ebenso die Anordnung der Kabel und Arbeitsleitungen in den Tunneln, für welche der Raum zwischen den Schienen vorläufig in Aussicht genommen worden ist.

Von der Arbeitsleitung wird der Strom durch geeignete Kontaktvorrichtungen an den Lokomotiven abgehoben, dem elektrischen Triebwerk der Lokomotiven zugeführt, um nach verrichteter Arbeit durch die Schienen oder andere geeignete, in Kontakt gebrachte Leiter nach dem entgegengesetzten Pol der Dynamomaschine zurückzukehren.

Die in der Strecke laufenden Züge befinden sich in Parallelschaltung, d. h. der elektrische Strom arbeitet unter gleicher Spannung, jedoch mit veränderlicher, der jeweiligen Zugkraft entsprechenden Stärke.

Für die elektrischen Lokomotiven sind langsam laufende Motoren vorgesehen, so dass jedenfalls einfache Zahngetriebe zur Uebertragung der Bewegung auf die Laufachsen genügen, vielleicht sogar entbehrlich sind. Die etwa zur Anwendung kommenden Zahnradübersetzungen sollen in Oel laufen und zu dem Zwecke eingekapselt werden, wodurch einerseits die Abnutzung wesentlich verringert, andererseits ein möglichst geräuschloser Gang erzielt wird. Die Motoren der Lokomotiven erhalten Reihenschaltung. Damit kann die Stärke des magnetischen Feldes regulirt werden und hat es der Lokomotivführer in der Hand, bei Bedienung der Umschaltekurbel ohne Zuhilfenahme der Bremse die Geschwindigkeit so abzustufen, wie es jeweilig erforderlich ist.

Damit ist namentlich ein langsames Anfahren und Anhalten gewährleistet, welches im übrigen noch durch einzuschaltende Widerstände, die sich bequem an den Blechwänden der Lokomotive innerhalb des Führerplatzes montiren lassen, weiter ermöglicht wird. Die Bedienung einer elektrischen Lokomotive ist die denkbar einfachste, der Führer braucht nur die Umschaltekurbel und die Bremse zu handhaben. Mit der ersteren bringt er auch die Lokomotive zum Anhalten bezw. zum Rückwärtsfahren.

Zum Abheben des Stromes soll jede Lokomotive 2 Kontaktvorrichtungen erhalten, welche so gebaut werden, dass sie einerseits einen stets sicheren Kontakt erzielen, andererseits auch möglichst geräuschlos arbeiten.

Die Wagen sollen nach Art der Strassenbahnwagen mit Langbänken versehen werden. Sie erhalten eine Länge im Kasten von 8,5 m und zwischen den Buffern eine solche von 10 m. Die Wagenkasten ruhen auf 2 zweiachsigen Wendegestellen, um die starken Kurven gut durchfahren zu können. An den einander gegenüber liegenden Stirnwänden zweier Wagen befindet sich eine gemeinsame Plattform, welche nach beiden Seiten mit maschenartig gebauten Schranken (Schiebervorrichtungen) versehen sind, während der Fahrt geschlossen gehalten und von einem Schaffner bedient werden. Jeder Wagen hat Raum für 40 Personen; ein Zug kann also 120 Personen befördern.

Alle Achsen des Zuges werden mit Bremsen ausgerüstet, welche der Regel nach vom Lokomotivführer, im Bedarfsfalle auch von jeder Stelle des Zuges aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

Die Anlagekosten der Untergrundbahn, welche auf Grund umfangreicher Kostenanschläge mit dem Grade von Genauigkeit ermittelt worden sind, welcher bei generellen Vorarbeiten überhaupt erreicht werden kann, beziffern sich für

die Friedrichstrassen-Strecke	auf	rund	12	Millionen	Mark
„ Leipzigerstrassen-	„	„	16	„	„
„ innere Ring-	„	„	13	„	„
zusammen			41	Millionen	Mark.

Durchschnittlich stellt sich 1 km der eingeleisigen Axenstrecke auf rund 850 000 ℳ. Ich habe die genauen Anschläge hier zur Hand, will Sie aber mit den vielen Zahlenwerthen nicht ermüden.

Für die Ermittelung des auf der Untergrundbahn zu erwartenden Verkehrs bieten die Berliner Strassenbahnen einen ziemlich sicheren Anhalt. Es darf angenommen werden, dass bei der günstigen Lage der projektirten Bahnstrecke in den belebtesten Strassen der Stadt, ferner bei der Schnelligkeit der Beförderung und dem in Aussicht genommenen geringen Fahrpreis von 10 ₰ für die Person für alle Entfernungen der Bahn von der projektirten Untergrundbahn eine den Strassenbahnen entsprechende Frequenz in nicht allzu langer Frist erreicht werden wird.

Der Verkehr ist zu 3 Personen für das Wagenkilometer geschätzt.

Auf den 3 Strecken der Untergrundbahn sollen im ganzen täglich 48 Züge ununterbrochen in der Zeit von Morgens 6 Uhr bis Mitternacht 12 Uhr, also 18 Stunden lang mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde fahren. Sie durchlaufen dabei an jedem Tage zusammen $48 \cdot 20 \cdot 18 = 17\,280$ km und im Jahre $17\,280 \cdot 365 =$ rund 6 300 000 Zugkm. Da jeder Zug aus 1 Lokomotive und 3 Wagen bestehen soll, so berechnen sich die Wagenkilometer zu $3 \cdot 6\,300\,000 = 18\,900\,000$ = rund 19 000 000. Unter Zugrundelegung obiger Annahme ergibt sich demnach für die Untergrundbahn für das Jahr ein Verkehr von $3 \cdot 19\,000\,000 = 57\,000\,000$ Personen.

Diese Annahme verliert den Anschein der unsicheren Schätzung, wenn man die Verkehrsziffern der Stadt- und Ringbahn in Betracht zieht. Die zuletzt bekannt gewordenen statistischen Ermittelungen ergaben folgendes:

Von den beförderten Reisenden entfielen in Millionen auf den

	1888/89	1889/90	1890/91
a) Stadtverkehr	13,33	15,50	19,31
b) Stadt- und Ringverkehr	3,32	3,76	5,16
c) Ringverkehr	3,54	3,95	4,67
d) Vorortverkehr	1,57	1,79	2,19
zusammen	21,76	25,00	31,33

Die Strecke, für welche der wirkliche Stadtverkehr sich geltend macht, ist die von „Zoologischer Garten“ bis „Schlesischer Bahnhof“, d. i. rund 8,7 km. Die Summe der Ziffern unter a und b ergibt die Zahl von Reisenden, welche die Bahn benutzt haben, um in die Stadt selbst zu gelangen, bezw. von dort aus zu fahren. Es darf daher die Zahl $19{,}31 + 5{,}16 = 24{,}47$ in Vergleich zu dem Untergrundbahn-Projekt gezogen werden. Stellt man hinsichtlich der Frequenz Kilometer gegen Kilometer, und lässt den Umstand ganz unberücksichtigt, dass die Untergrundbahn direkt die Verkehrsadern der Hauptstadt verfolgt, dafür auch andererseits den Umstand, dass die Ringstrecke den Axenlinien nicht gleichwerthig ist, so stehen der Stadtbahnlänge von 8,7 km 24,2 km zweigeleisige Untergrundbahnlänge gegenüber bezw. der Frequenz von 24,47 Millionen Reisenden auf der Stadtbahn 66 Millionen Reisende der Untergrundbahn. Danach erscheint die geschätzte Frequenz von 57 Millionen nicht zu hoch.

Die in Betracht gezogenen 3 Strecken der Untergrundbahn haben zusammen 44 Stationen, wobei die Kreuzungsstationen für jede der kreuzenden Einzelstrecken mithin doppelt gerechnet sind. Bei einer Beförderung von 57 000 000 im Jahre entfallen durchschnittlich auf jede Station $\frac{57\,000\,000}{365 \cdot 44}$ = rund 3 600 Personen, bei $20 \cdot 18 \cdot 2 = 720$ Zügen, welche täglich in beiden Richtungen zusammen jede Station passiren, auf jeden Zug 5 Personen.

Die längsten Strecken, welche auf der Untergrundbahn von einer Person in einer Richtung zweckmässig befahren werden können, sind:

1. die ganze Länge einer Axenstrecke mit rund 7,9 bezw. 10,0 km;
2. die eine Axenstrecke bis zur Mitte und die andere Axenstrecke von der Kreuzungsstation bis zum Ende derselben mit rund 7, 8, 9 bezw. 10 km;
3. die eine Axenstrecke bis zum Ringe und auf diesem weiter bis zur letzten Station vor der anderen Kreuzung des Ringes mit der betreffenden Axenstrecke mit rund 6, 7, 8 bezw. 9 km, im Mittel also

$$\frac{7+10+7+8+9+10+6+7+16}{10} = \text{rund } 8 \text{ km.}$$

Diese durchschnittlich längsten Fahrstrecken werden selbstverständlich nicht von allen Fahrgästen gemacht; es wird hoch gegriffen sein, wenn man als durchschnittlich von einer Person zu befahrende Bahnlänge $^2/_3$ mit rund 5 km annimmt. Bei 57 000 000 Personen ergeben sich hiernach 285 000 000 Personenkilometer. — Jeder Wagen nimmt 40 Personen auf. Die oben berechneten 19 000 000 Wagenkm ergeben somit 40 . 19 000 000 = 760 000 000 Sitzkm, es würden somit auf 29 Personen durchschnittlich 76 Sitzplätze kommen, oder mit anderen Worten: von den vorhandenen Sitzplätzen würden durchschnittlich nur 40 % ausgenutzt werden.

57 000 000 Personen bringen der Bahn bei einem Fahrpreise von 10 ₰ eine Jahres-Bruttoeinnahme von 5 700 000 ℳ, der nach vorsichtiger Berechnung 2 880 000 ℳ Betriebsausgaben gegenüber stehen. Eine vermehrte Frequenz erhöht die Betriebsausgaben nicht.

Meine Herren, ich danke Ihnen für die mir geschenkte Aufmerksamkeit und bitte Sie, es zu entschuldigen, wenn ich Sie stellenweise mit Zahlen ermüdet haben sollte. Die Eigenartigkeit des Gegenstandes liess mir keine andere Wahl. Ich hoffe, nachgewiesen zu haben, dass es sich in dem Entwurf nicht um einen ballon d'essai handelt, sondern um eine ernst gemeinte Sache, um die Durchführung einer Aufgabe, welche mehr als eine volle Manneskraft erfordert, die aber gelöst werden kann und wird. Sollte das Projekt zur Ausführung kommen, so wird noch manche Schwierigkeit auftauchen, manche harte Nuss zu knacken sein, auch wird man nicht an die Lösung dieser Aufgabe herantreten, ohne vorher durch gründliche Versuche praktische Erfahrungen gewonnen zu haben. Meine Ueberzeugung geht dahin, dass in dem beschriebenen Mackensenschen Vortriebapparate ein grosser Fortschritt auf dem Gebiete des Tunnelbaues liegt und man es getrost wagen kann, an Ausführungen zu denken, welche bei allen bisherigen Erfahrungen fast unmöglich erschienen, um einen Kampf mit den Elementen aufzunehmen, aus dem der Menschengeist siegend hervorgehen wird.

Eine neue Reihe von Lokalbahnbauten in Bayern.

(Schluss aus Nr. 6.)

Grundsätze für die Rentabilitätsberechnung.

I. Betriebseinnahmen.

Die Vorausbestimmung des auf einer Lokalbahn zu erwartenden Verkehrs und der hieraus sich ergebenden Einnahmen ist im allgemeinen wegen der Veränderlichkeit einzelner Berechnungsfaktoren sehr schwierig. Nur in den wenigsten Fällen kann der Umfang des wahrscheinlichen Verkehrs durch direkte Erhebungen ermittelt werden und zwar in der Regel nur dann, wenn der Verkehr des durch eine Lokalbahn aufzuschliessenden Gebietes schon seither in einem oder mehreren Verkehrssammelpunkten ausnahmslos zusammenfliessen musste. Aber auch in diesen wenigen Fällen kann der nicht ausser Acht zu lassende Einfluss der Bahn auf die wirthschaftliche Entwickelung im Verkehrsgebiete und damit auch auf den Verkehr nur schätzungsweise berücksichtigt werden und lässt sich der oft nicht minder bedeutende Einfluss der Schwankungen in der allgemeinen Erwerbsthätigkeit im voraus überhaupt nicht beurtheilen.

Es ist daher klar, dass die Rentabilitätsberechnungen mit grosser Vorsicht aufgestellt werden müssen, gleichwohl aber nicht voraussehbare Abweichungen von den wirklichen Betriebsergebnissen aufweisen können. Die in dieser Hinsicht vorliegenden Schwierigkeiten werden um so grösser, je mehr sich das Bahnnetz entwickelt, je mehr Verbindungen sich also dem Verkehre eröffnen, deren Antheile an demselben im voraus oft schwer zu bemessen sind. Die direkten Verkehrsermittelungen können sich mit wenigen Ausnahmen nur auf den Massengüterverkehr erstrecken, während der Umfang des Personen- und des gewöhnlichen Güterverkehrs mangels anderer verlässiger Anhaltspunkte in der Regel aus der Zahl der auf die treffende Lokalbahn angewiesenen Einwohner abgeleitet werden muss.

Im Anhalte an die in den Motiven zu den Gesetzentwürfen über die Erbauung neuer Lokalbahnen vom Jahre 1883 und 1887 hierfür aufgestellten Grundsätze ist demnach zunächst von der Zahl der „kommerziellen Bevölkerung“ auszugehen. Die Bestimmung dieser Zahl ist deshalb etwas unsicher, weil die Einwohner jener Orte, für welche auch noch andere Bahnverbindungen zur Verfügung stehen, nicht mit ihrer ganzen Anzahl, sondern nur mit einem durch Schätzung festzustellenden Antheile in Rechnung gebracht werden dürfen.

Was dagegen die als weitere Faktoren in Betracht kommenden „Verkehrskoëffizienten“, d. i. die Anzahl der auf einen Kopf der kommerziellen Bevölkerung jährlich treffenden Personenfahrten und Tonnen der transportirten Güter, sowie die Erträgnisse hieraus anbelangt, so geben hierüber die Ergebnisse der schon seit längerer Zeit im Betriebe befindlichen Lokalbahnen schätzenswerthe Aufschlüsse.

Nachdem sich erfahrungsgemäss der Verhehr auf den Lokalbahnen nur allmählich entwickelt und erst nach Ablauf mehrerer Jahre die den jeweiligen besonderen Verhältnissen entsprechende stetige Grösse erreicht, so eignen sich als Grundlage für die Rentabilitätsberechnungen neuer Bahnen am besten die letztjährigen Betriebsergebnisse der schon längere Zeit im Betriebe befindlichen Lokalbahnen.

Es wurde daher sowohl wegen dieses Umstandes von den Betriebsergebnissen des Jahres 1890 ausgegangen, als auch deshalb, weil in denselben, wenn auch nur theilweise, die Wirkung der seit dem 1. August 1890 gültigen Tarife für den Güterverkehr auf den Lokalbahnen (Heft IV des Betriebsreglements) bereits zum Ausdrucke gekommen ist.

1. Aus dem Personenverkehre.

Von den mit Schluss des Jahres 1890 länger als 1 Jahr im Betriebe gewesenen 15 Lokalbahnen weisen einige hinsichtlich ihres Personenverkehres eigenartige Verhältnisse auf, welche auf andere Lokalbahnen nicht angewendet werden können und zwar ist bei zwei Linien der Einfluss des Verkehres grösserer Städte, bei zwei anderen der Fremdenverkehr von grosser Bedeutung, während bei der Linie Pocking-Passau die Eigenschaft als Theilstrecke einer Verbindungsbahn zur Geltung kommt. Wird von diesen Linien abgesehen, so betrug im Jahre 1890 die geringste Frequenz 2,29, die grösste 5,61 und die durchschnittliche 4,21 Fahrten auf den Kopf der kommerziellen Bevölkerung.

In die Frequenzberechnungen für die neuen Linien wurden für den gewöhnlichen Verkehr Koëffizienten eingeführt, welche im allgemeinen noch etwas unter dem vorbezeichneten durchschnittlichen Koëffizienten bleiben. Der bei einzelnen Linien zu erwartende aussergewöhnliche Fremdenverkehr wurde durch besondere Zuschläge berücksichtigt.

Die mittlere Fahrlänge wurde nach Maassgabe der Vertheilung der kommerziellen Bevölkerung auf die einzelnen Verkehrsstellen der Lokalbahn und danach die Anzahl der Personenkilometer angenähert berechnet.

Das Erträgniss eines Personenkilometers richtet sich zunächst danach, ob nur einfache Fahrkarten (bei Bahnen bis zu 10 km Länge), oder Hin- und Rückfahrkarten (bei Bahnen von mehr als 10 km Länge) zur Ausgabe gelangen. Im ersteren Falle betrug dieses Erträgniss im Jahre 1890 durchschnittlich 4,4 ₰, im letzteren Falle 3,2 ₰, mit welchen Ansätzen die wahrscheinlichen Einnahmen aus dem Personenverkehre berechnet wurden.

2. Aus dem Güterverkehre.

Zur Bemessung des gewöhnlichen Güterverkehres wurde in der gleichen Weise, wie bei den früheren

Rentabilitätsberechnungen, von der Annahme ausgegangen, dass jährlich auf den Kopf der kommerziellen Bevölkerung 0,2 bis 0,6 t Güter treffen und zwar je nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Orte des Verkehrsgebietes.

Dabei darf jedoch nicht unbeachtet bleiben, dass bei Lokalbahnen in den landwirthschaftlich weniger produktiven Gebirgsgegenden, welche gleichzeitig im Sommer einen grossen Fremdenverkehr aufzuweisen haben, wegen der grösseren Einfuhr von Lebensmitteln auf den Kopf der meist nicht sehr zahlreichen kommerziellen Bevölkerung aus dem gewöhnlichen Güterverkehre eine etwas grössere Gütermenge trifft.

Die Massengütertransporte hängen weniger von den Lebensbedürfnissen der Bevölkerung, wie dies bei den gewöhnlichen Gütertransporten der Fall ist, als vielmehr von den Produktionsverhältnissen im Verkehrsgebiete ab und umfassen die Ausfuhr von Naturprodukten und Industrieerzeugnissen, sowie die Einfuhr von Roh- und Hilfsmaterialien. Diese Transporte haben sich in der Regel schon seither einer oder mehreren der nächstliegenden bestehenden Bahnstationen zugewendet und bietet deshalb der Güterumschlag in diesen Stationen einen Behelf für die Schätzung des auf der Lokalbahn zu erwartenden Massengüterverkehres. Von hervorragender Bedeutung für diesen Verkehr ist die Ausfuhr von Holz- und Holzschnittwaaren und zwar fast bei allen Lokalbahnen. Sind doch mindestens $^1/_5$ und bis zu $^4/_5$ der Gesammtflächen der Verkehrsgebiete bewaldet. Aus der Grösse dieser Waldflächen und dem mittleren jährlichen Zuwachse kann unter Abzug des im Verkehrsgebiete selbst verbrauchten Holzes die zur Ausfuhr verbleibende Menge angenähert ermittelt werden.

Ein weiteres Hilfsmittel für die Schätzung des Massengüterverkehres ist in den direkten Erhebungen des Güterumschlages der grösseren industriellen Betriebe gegeben. Dazu muss jedoch bemerkt werden, dass diese Schätzungen gleichwohl von dem wirklichen Betriebsergebnisse nicht unerheblich abweichen können. Diese Unsicherheit der Schätzungen beruht darauf, dass z. B. eine vermehrte Einfuhr von Kohlen einen geringeren Holzverbrauch und eine vermehrte Ausfuhr von Holz zur Folge haben kann, dass die mit den Industriebetrieben im Zusammenhange stehenden Gütertransporte nicht nur von der allgemeinen Geschäftslage, sondern auch von der Art und Weise der einzelnen Geschäftsbetriebe abhängen, dass durch die Bahn manche Industriezweige erst lebensfähig werden und nach und nach zur Entwickelung gelangen usw.

Aus den danach für die einzelnen Verkehrsstellen geschätzten Massengütertransporten im Zusammenhalte mit den zugehörigen Transportlängen einerseits, sowie aus den gewöhnlichen Gütertransporten mit Zugrundlegung einer nach der Ziffer der kommerziellen Bevölkerung berechneten mittleren Transportlänge andererseits wurde die Gesammtzahl der Tonnenkilometer ermittelt.

Die Sätze des bereits erwähnten Lokalbahn-Gütertarifes vom 1. August 1890 enthalten ausser den aus den kilometrischen Streckensätzen und den Expeditionsgebühren zusammengesetzten Normalsätzen besondere Zuschläge, welche für Eilgut 12 ₰, für Stückgut und den Ausnahmetarif Nr. 1 10 ₰ und für die Wagenladungsklassen (allgemeinen Wagenladungsklassen A^1 und B, dann Spezialtarife A^2, I, II und III und Ausnahmetarife Nr. 2 mit 7) 6 ₰ für 100 kg betragen. Diese für alle Entfernungen konstanten Zuschläge und die Expeditionsgebühren kommen bei den kürzeren Linien mehr zur Wirkung, infolge dessen im Jahre 1890 die mittleren Erträgnisse eines Tonnenkilometers bei Bahnen bis zu 20 km Länge grösser waren, als bei längeren Bahnen.

Danach dürfen diese Erträgnisse für 1 tkm bei Bahnen mit mehr als 20 km Länge mit 10 ₰, bei kürzeren Bahnen mit einem Mehrbetrage von 1 ₰ für je 2 km Minderlänge der Bahn in Rechnung gebracht werden. Sind jedoch bei den Massengütertransporten sehr hoch oder sehr niedrig tarifirte Güter von hervorragender Bedeutung, so ist auch das mittlere Erträgniss eines Tonnenkilometers etwas höher oder etwas niedriger in Ansatz zu bringen.

Konnten die auf die einzelnen Verkehrsstellen einer Lokalbahn voraussichtlich treffenden Gütertransporte unmittelbar erhoben und auch nach den Tarifklassen ausgeschieden werden, so wurden die Einnahmen hieraus unter Anwendung der Tarifsätze und zwar der auf die Lokalbahn treffenden Antheile berechnet.

Erläuternd ist hier anzufügen, dass im Verkehr einer Lokalbahn mit den über die Anschlussstation hinausgelegenen Stationen nur die Hälfte der Expeditionsgebühr der Lokalbahn als Antheil zufällt, weshalb als Einnahme der letzteren aus diesem Uebergangsverkehr nur der um den gleichen Betrag geminderte Tarifsatz in Anrechnung kommen darf.

Die Einnahmen aus der Beförderung lebender Thiere sind bei den Lokalbahnen geringfügig und betragen selten mehr als 2000 ℳ. In die Rentabilitätsberechnungen wurden danach angemessene Beträge aufgenommen.

3. Sonstige Einnahmen.

Hierzu gehören die für den Postwagenkilometer 5 ₰ betragenden Vergütungen für die Postbeförderung, dann die Einnahmen aus Verpachtungen von Lagerplätzen, Rekognitionsgebühren, Wohnungsmiethen usw., welche im Anhalte an die bisherigen Erfahrungen mit einem Aversalbetrage veranschlagt wurden.

II. Betriebsausgaben.

Für die Veranschlagung der Betriebsausgaben wurden ausschliesslich die Betriebsergebnisse der älteren Lokalbahnen benutzt und demgemäss auch die in der Betriebsrechnung durchgeführte Ausscheidung in:

1. Personalausgaben,
2. sachliche Ausgaben,
3. Kosten der Bahnunterhaltung,
4. Transportkosten und
5. Rücklage für Erneuerung
   a) des Oberbaues,
   b) des Fahrmaterials

beibehalten.

Als Maasseinheit für die Leistungen dient die von den fahrplanmässigen Zügen zurückgelegte Weglänge eines Kilometers, welche als Nutzkilometer bezeichnet wird.

Die Anzahl der Nutzkilometer berechnet sich demnach aus der Zahl der jährlich verkehrenden Züge und der Bahnlänge.

Die Anzahl der verkehrenden Züge richtet sich nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Linien und kann gegenüber den in den Rentabilitätsberechnungen gemachten Annahmen in Wirklichkeit sich auch etwas anders gestalten, wenn der Zugverkehr auf Grund der zu machenden Erfahrungen dem Bedürfnisse mehr angepasst wird.

Ueber die auf 1 Nutzkm treffenden Betriebsausgaben ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

1. Personalausgaben.

Die bezüglichen Betriebsergebnisse der älteren Lokalbahnen im Jahre 1890 lassen eine Vermehrung der Personalausgaben anlässlich der Durchführung der neueren allgemeinen Bestimmungen über die Bemessung der täglichen Dienstzeit und die hierdurch bedingten häufigeren Ablösungen des Dienstpersonales, sowie wegen der erforderlichen Beigabe von Sommeraushilfen zur Bedienung eines stärkeren Verkehres erkennen. Durchschnittlich betragen die Personalausgaben für 1 Nutzkm 44 ₰. Bei sehr kurzen Linien sind dieselben jedoch etwas höher zu veranschlagen.

2. Sachliche Ausgaben.

Die sachlichen Ausgaben umfassen die Kosten der Büreaubedürfnisse, der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale, der Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien usw. und berechnen sich durchschnittlich auf 3 ₰ für 1 Nutzkm.

3. Kosten der Bahnunterhaltung.

Diese Kosten betrugen im Jahre 1890 bei jenen Lokalbahnen, welche keine, für die Bahnunterhaltung aussergewöhnlich ungünstigen Verhältnisse aufweisen, durchschnittlich für 1 Nutzkm 13 ₰.

Bei Lokalbahnen in sehr ungünstiger klimatischer Lage, mit aussergewöhnlich grossen und zahlreichen Bauobjekten und grösseren Strecken mit schlechtem Untergrunde sind die Unterhaltungskosten etwas höher anzusetzen.

4. Transportkosten.

Die Transportkosten berechneten sich im Jahre 1890 für jene Lokalbahnen, deren Projektionen nicht besonders ungünstig gestaltet sind, auf durchschnittlich 22 ₰ für 1 Nutzkm.

Für Linien mit zahlreichen Bögen von kleinen Halbmessern und grossen Steigungen in langen Strecken sind die Transportkosten entsprechend höher zu veranschlagen.

Diese Transportkosten umfassen nicht nur die Ausgaben für das Feuerungs- und Schmiermaterial, sondern auch die Kosten der Unterhaltung und theilweisen Erneuerung des Fahrmaterials und die Vergütung für die auf die Lokalbahn übergegangenen Hauptbahnwagen.

5. Rücklage für Erneuerung des Oberbaues und des Fahrpersonals.

Die Rücklage für die Erneuerung des bei allen, im gegenwärtigen Gesetzentwurfe behandelten Linien vorgesehenen eisernen Langschwellen-Oberbaues, mit einer Tragfähigkeit von 5 t Raddruck, wurde nach der in den Motiven zum Gesetzentwurfe über die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung vom Jahre 1883 entwickelten Formel berechnet, jedoch in der Weise, dass die in den Erneuerungsfonds zu legenden

Jahresbeträge zunächst für 1 Nutzkm bestimmt und danach die gesammte Rücklage berechnet wurde.

Für 1 Nutzkm sind

bei Linien mit Steigungen von 0— 9,99 ‰ . . . 4 ₰
„ „ „ „ „ 10—19,99 „ . . . 5,5 „
„ „ „ „ „ 20 ‰ und darüber 7 „

in Rechnung zu bringen.

Die Rücklage zur völligen Erneuerung der Lokomotiven und Wagen der Lokalbahn-Stammzüge wurde nach den auch in der Betriebsrechnung zur Anwendung gelangenden festen Sätzen berechnet, welche Sätze verschieden sind je nach den Längen-, Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn.

Bedeuten nämlich
A. Linien bis zu 10 km Länge,
B. „ von 10—20 km Länge,
C. „ „ 20 km und mehr Länge,
dann
a) Linien mit grössten Steigungen von 0— 9,99 ‰,
b) „ „ „ „ „ 10—19,99 „ ,
c) „ „ „ „ „ 20 ‰ und mehr;
endlich
α) Linien mit kleinstem Krümmungshalbmesser von 150 bis 179 m,
β) Linien mit kleinstem Krümmungshalbmesser von 180 bis 249 m,
γ) Linien mit kleinstem Krümmungshalbmesser von 250 m und darüber,
dann beträgt die Rücklage zur völligen Erneuerung

der Lokomotiven für je 1 000 Lokomotivkm

der Wagen für je 1 000 Wagenachskm

Mark für die Gruppe

Gruppe	A			B			C		
	α	β	γ	α	β	γ	α	β	γ
a	50	46	42	37	33	31,5	29	27,5	26
b	54	50	46	41	37	33	30,5	29	27,5
c	58	54	50	45	41	37	32	30,5	29

Gruppe	A			B			C		
	α	β	γ	α	β	γ	α	β	γ
a	6,7	6,3	5,9	5,4	5,0	4,6	3,6	3,2	2,8
b	7,1	6,7	6,3	5,8	5,4	5,0	4,0	3,6	3,2
c	7,5	7,1	6,7	6,2	5,8	5,4	4,4	4,0	3,6

III. Rentabilität.

Werden die nach dem Vorstehenden sich ergebenden Betriebsausgaben von den auf die oben erörterte Art berechneten Betriebseinnahmen in Abzug gebracht, so stellt der Rest das für die Verzinsung des Anlagekapitals verfügbare Reinerträgniss dar, welches bei den für die einzelnen Linien aufgestellten Rentabilitätsberechnungen in Prozenten der vom Staate aufzuwendenden Bausumme ausgedrückt ist.

Wahl der Linien.

Bei der Auswahl der Linien für die Aufnahme in den vorliegenden Gesetzentwurf glaubte die Königliche Staatsregierung sich dieselbe Beschränkung auferlegen zu müssen, wie dies bei den Entwürfen zu den Gesetzen der Jahre 1884 und 1888 geschehen ist.

Der Umfang der Vorlage sollte, da es nicht gerathen scheinen kann, der Zukunft allzuweit vorzugreifen, nicht wesentlich grösser werden, als dass die in dieselbe aufgenommenen Bahnen im Laufe der nächsten 4 bis 5, höchstens aber 6 Jahre auch wirklich in der Hauptsache fertiggestellt werden oder doch wenigstens zum vollen Bauangriff kommen könnten, zu welchem Zwecke übrigens das Tempo des Bahnbaues schon ein etwas rascheres werden müsste, als in den letzten 4 Jahren.

Soll aber das erwähnte Ziel erreichbar bleiben, so geht der Umfang der Vorlage schon an die äusserste Grenze des möglichen, was leicht erhellt, wenn man erwägt, dass die neuen Lokalbahnen nur einen Theil der Bauaufgabe der nächsten Jahre bilden können, und der die sämmtlichen Lokalbahnen in der Kostensumme weit übertreffende Bau von Doppelbahnen, dann die Ausführung äusserst ausgedehnter und theilweise sehr umfangreicher und schwieriger Stationserweiterungen und Umbauten, sowie sonstige unverschiebliche Bauausführungen das namentlich im höheren Dienste nur unzureichend vorhandene technische Personal ohnehin schon bis zur äussersten Grenze in Anspruch nehmen werden.

Bei der hiernach gebotenen Beschränkung des Umfanges der Vorlage war Entscheidung darüber zu treffen, welchen von den vielen näher untersuchten Bahnen, von welchen schon oben gesprochen wurde, bei Aufnahme in den Gesetzentwurf der Vorzug zu geben sei.

Wie früher, so war auch in diesem Falle wieder ausschlaggebend die Rücksicht auf die wirthschaftlichen Bedürfnisse der bis jetzt von Bahnen noch nicht berührten oder doch nicht genügend aufgeschlossenen Gegenden. Indessen durfte doch auch die Rücksicht nicht ausser Acht gelassen werden, dass die neu herzustellenden Lokalbahnen finanziell nicht eine blosse Last für die Bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung sein sollen. Es waren also zunächst solche Bahnen in Betracht zu ziehen, welche nicht nur eine Deckung der Betriebskosten, sondern auch eine, wenn schon nur mässige Verzinsung des vom Staate aufzuwendenden Baukapitals erwarten lassen, damit nicht durch die Herstellung neuer unrentabler Bahnen das bis jetzt, wie oben dargelegt, ziemlich befriedigende Ergebniss der Durchschnitts-Rentabilität aller Bayerischen Lokalbahnen allzu weit herabgedrückt und dadurch für die weitere Entwickelung des Lokalbahnwesens in Bayern die Gefahr einer empfindlichen Unterbrechung heraufbeschworen wird.

Diese Entwickelung wird aber aller Voraussicht nach bei Festhalten an dem bisherigen vorsichtigen Vorgehen eine noch auf lange Zeit fortschreitende sein. Allenthalben im Lande regen sich die Wünsche für Anlage von Lokalbahnen, und sobald eine Zahl solcher Wünsche sich erfüllt, ist schon die doppelte Zahl neuer Anregungen aufgetaucht, welche Berücksichtigung heischen. Es deutet dies noch auf ein erhebliches Bedürfniss an Lokalbahnen, und wird einem solchen auch weiterhin, wenngleich nur sehr allmählich, entgegengekommen werden können, so dass auch viele der vorerst noch zurückgestellten Bahnprojekte Aussicht haben, seinerzeit zur Ausführung zu gelangen, bis nach und nach sämmtliche bedeutenderen, entfernt von bestehenden Bahnen liegenden Orte mittelst Schienenweges dem grossen Bahnnetz angegliedert sind.

War also in erster Linie bei Auswahl der aufzunehmenden Lokalbahnen das richtige Verhältniss zwischen den aufzuwendenden Bau- und Betriebskosten und dem zu erwartenden wirthschaftlichen Nutzen in Betracht zu ziehen, und konnte hierbei auch der Hebung von Nothständen, welche von der Herstellung des neuen Verkehrsweges zu erwarten sein möchte, Rücksichtnahme nicht versagt werden, so fiel doch bei der Entscheidung ganz besonders ins Gewicht, welche Stellung die Bahninteressenten zur Frage der dem Bahnunternehmen zu bringenden Opfer einnahmen.

Der gesetzlichen Mindestleistung der kosten- und lastenfreien Beistellung des nöthigen Grundes und Bodens können sich dieselben ohnehin nicht entziehen, dass aber diese Leistung als Mindestleistung im Gesetz vom 28. April 1882 ausdrücklich bezeichnet ist, lässt erkennen, wie bei voraussichtlicher geringer Rentabilität einer Lokalbahn auch auf Inanspruchnahme weiterer Leistungen zu sehen ist und müssen daher zum wenigsten solche Leistungen, welche den Betheiligten nicht schwer fallen, wie die Herstellung von Weganlagen, Gestattung unentgeltlicher Ausbeute von Steinbrüchen, Sand- und Kiesgruben, kostenlose Ueberlassung von Quellen und Wasserleitungen zur Wasserversorgung der Stationen usw. von denselben beansprucht werden. Die Bereitwilligkeit zu solchen Leistungen konnte bei der Entscheidung über die Aufnahme der Linie nicht ausser Erwägung bleiben.

Endlich kam bei der Auswahl der Lokalbahnen für den Gesetzentwurf noch in Betracht, welche Linien durch frühere Beschlussfassungen der Kammer des Landtages besonders in den Vordergrund getreten waren und konnte diesen soweit Rücksicht getragen werden, dass die dem vorigen Lokalbahn-Gesetzentwurf von der Kammer der Abgeordneten zugesetzten, aber von der Kammer der Reichsräthe nicht gebilligten Linien nunmehr in den vorliegenden Entwurf sämmtlich, so weit sie nicht auf anderem Wege zur Ausführung kamen, Aufnahme gefunden haben.

Dass bei der Auswahl der Bahnen auch den einzelnen Landestheilen thunlichst gleichmässig Rechnung getragen wurde, entspricht der Billigkeit und auch der Uebung bei den früheren Lokalbahn-Gesetzentwürfen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 139 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den Betrieb der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Handelsverträge und die geheimen Refaktien.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause hielt bei der Berathung über die Handelsverträge Handelsminister Marquis von Bacquehem eine mehr als zweistündige, mit demonstrativem Beifall aufgenommene Rede, von welcher ein Abgeordneter mit Recht behauptete, dass eine bessere, sachkundigere, gewandtere und enthusiastischere Vertheidigung dieser Verträge unmöglich sei. Ueber die geheimen Refaktien, welche auch bei diesen Debatten zur Sprache kamen, äusserte sich der Minister kurz wie folgt:

„Gestatten Sie mir noch ein Wort über die Ausführung aller Vertragsbestimmungen, auch jener betreffs der Eisenbahntarife. Der feste Entschluss, die übernommenen Vertragsverpflichtungen in vollem Umfange getreulich zur Ausführung zu bringen, hat schon bei der Abfassung der Verträge bestimmend mitgewirkt. Die darüber abgegebenen Erklärungen gestatten keinen Zweifel, dass an diesem Entschlusse von allen Betheiligten festgehalten werden wird. Meinerseits ist übrigens beabsichtigt, schon demnächst mit der völligen formellen Aufhebung des Publikationsdispenses bezüglich der Refaktien vorzugehen."

Mit dieser letzteren Aeusserung hat es folgende Bewandtniss:

Durch eine Verordnung des Handelsministeriums vom Dezember 1879 ist die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ermächtigt worden, in Fällen, wo die durch die Verordnung vom März 1879 vorgeschriebene Veröffentlichung der Refaktien inländische Verkehrsanstalten gegenüber ausländischer Konkurrenz benachtheiligen würde, ausnahmsweise zu gestatten, dass die Veröffentlichung unterbleibe.

Die Baurechnung der Staatsbahn Siveric-Knin.

Dieser dem Oesterreichischen Abgeordnetenhause zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegten Baurechnung ist folgendes zu entnehmen:

Die Gesammtsumme der vom Staate getragenen Baukosten beziffert sich auf 1 679 815 fl., so dass gegenüber dem Voranschlage von 1,7 Millionen Gulden eine Ersparniss von 20 184 fl. erzielt wurde. Diese Bauersparniss erhöht sich noch um den Betrag von 2 000 fl., welchen die Stadtgemeinde Knin als Rest der Beitragsleistung zu der gemeinschaftlich für Knin hergestellten Wasserleitung an den Baufonds noch zu zahlen hat.

Erstreckung einer Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die der Stadtgemeinde Zwickau im Vereine mit der Bezirksvertretung von Zwickau auf die Dauer von 6 Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Zwickau der Böhmischen Nordbahn bis zur Böhmisch-Sächsischen Landesgrenze in der Richtung gegen Johnsdorf auf 1 Jahr verlängert.

Frachtbegünstigung für den Bau der in die Ungarischen Staatsbahnen einmündenden Lokalbahnen.

Laut Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1880 sind die Baumaterialien für solche Lokalbahnen zu den Selbstkosten auf den Ungarischen Staatsbahnen zu befördern. In einer Verordnung des Ungarischen Handelsministeriums werden die diesbezüglichen Frachtentarife wie folgt bestimmt:

a) Steine, Holz, Schotter, Ziegel, Kalk, Schienen, Eisenbestandtheile usw. zahlen bei einer Aufgabe von mindestens 10 000 kg für 1 km und 100 kg 0,1 kr. nebst einer Manipulationsgebühr von 2 kr. für je 100 kg und der gesetzlichen Transportsteuer; als geringste Gebühr sind für den Wagen 4 fl. zu entrichten.

b) Steinmaterial, Schotter und Sand können auch in geschlossenen Zügen zum Preise von 2 fl. für 1 km nebst dem Steuerzuschlag für höchstens 30 Wagen und von je 7 kr. für 1 km ohne Steuer für jeden weiteren Wagen befördert werden.

c) Die übrigen Punkte enthalten Bestimmungen über die Anmeldung, Verrechnung und Verjährung dieser Frachtbegünstigung.

Gebührenpflichtigkeit der Cessionen bei Frachtreklamationen.

Laut den Bestimmungen des Betriebsreglements müssen bekanntlich alle Ansprüche der Parteien aus dem Frachtvertrage an die Bahnverwaltungen durch den Adressaten bei der Abgabestation erhoben werden. Dieser ist jedoch in vielen Fällen mit dem thatsächlichen Eigenthümer des Gutes nicht identisch; an letzteren wird daher oft die Berechtigung zur Erhebung von Reklamationen vom Empfänger abgetreten. In der Oesterreichischen Reichshälfte sind solche Uebertragungen (Cessionen) nur dann stempelpflichtig, wenn hierüber eine besondere Urkunde ausgefertigt wird, während solche auf der Rückseite des Frachtbriefes geschriebenen Erklärungen stempelfrei sind. Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen musste jedoch auf Auftrag der Finanzbehörde alle solche Cessionen ohne Unterschied, daher auch die auf der Rückseite des Frachtbriefes geschriebenen, und zwar nach der Werthskala II, als stempelpflichtig erklären, wogegen nun die Handelskammern protestiren.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende November 1891.

Von der mit Ende Oktober 1891 ausgewiesenen Zahl von 181,5 km Eisenbahnen ist im Monate November, wie s. Z. berichtet wurde, die Theilstrecke Budweis-Gojau der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft (32 km) dem Verkehre übergeben worden. Es standen somit am Schluss des Monats November 149,5 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnten die inzwischen eröffneten Linien: die Lokalbahn Steyr- (Pergern)-Bad Hall der Steyrthalbahn, die Lokalbahn Cilli-Wöllan der Steiermärkischen Landesbahnen, sowie das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria-Kulm - Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn, weiter das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck an der Leitha der Linie Wien-Bruck an der Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Fortschritte waren zu verzeichnen: bei der noch im Bau begriffenen Theilstrecke der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft und bei den Lokalbahnen Troppau-Bennisch und Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der für den Eisenbahnbau nicht mehr günstigen Jahreszeit von 5 308 auf 3 957 vermindert.

Der Lokalbahnenverband.

Die Dampftramwaygesellschaft vormals Kraus & Komp. hatte die Oesterreichischen Hauptbahnen, sowie die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und die Lokalbahnbesitzer zu einer Konferenz eingeladen, in welcher die Konstituirung eines Verbandes der einzelnen Lokalbahnen auf Grund der von einem aus Lokalbahnen zusammengesetzten Komitee aufgestellten Statuten berathen werden sollte. Auf der Tagesordnung dieser Konferenz befand sich der Bericht des Komitees über die Ausführung der von uns damals mitgetheilten Beschlüsse der Vorkonferenz vom 19. Oktober 1891, die Berathung des Statuts für den Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen und event. die Konstituirung des Verbandes. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie eine Anzahl von Hauptbahnen haben die Theilnahme an dem Verbande abgelehnt, da es sich nach dem Zwecke des in Aussicht genommenen Verbandes blos um eine Vereinigung von Lokalbahngesellschaften, aber nicht auch um eine Betheiligung solcher Hauptbahnen handle, welche als Annex auch noch Lokalbahnen besitzen. Der Verband wird nach dessen Konstituirung auch die Errichtung eines Versicherungsverbandes der Lokalbahngesellschaften im Sinne des bezüglichen Handelsministerialerlasses in Angriff nehmen.

Körperverletzung bei der Ausbesserung eines auf dem Reparaturgeleise stehenden Wagens (Rechtsfall).

Ein mit der Ausbesserung der Scheerenverbindung an einem auf dem sogenannten Reparaturgeleise stehenden Lowrywagen beschäftigter Schlosser wurde durch das Herabfallen der Thüre desselben beschädigt und erwerbsunfähig gemacht. Schuld daran trug der gleichzeitig auf diesem Wagen arbeitende Tischler, welcher deshalb auch strafgerichtlich verurtheilt wurde. Der Schlosser verklagte die betreffende Bahnunternehmung auf eine Schadenersatzsumme und auf eine lebenslängliche Sustentation, welche ihm in einem ermässigten Betrage nur von der I. Instanz zugesprochen, von der II. und III. Instanz (K. K. O. G.-H.) aber abgesprochen wurde. In den Gründen wird ausgeführt, dass weder eine bei der Ausbesserung eines auf dem Reparaturgeleise stehenden Eisenbahnwagens vorgekommene Körperverletzung als Ereignung im Verkehr, noch dass der, eine solche Reparatur ausführende Bedienstete als eine zur Ausübung des Eisenbahndienstes verwendete Person im Sinne des Unfallgesetzes anzusehen ist. Die Reparatur eines Wagens steht nämlich mit dem Eisenbahnverkehr selbst in keinem nothwendigen Zusammenhange, um so mehr, wenn derselbe auf dem Reparaturgeleise gestanden hat. Die Bahnanstalt hat das Verschulden eines andern an demselben Wagen beschäftigten Arbeiters um so weniger zu

vertreten, als der Beschädigte vermöge seines Berufes die Eignung besitzen musste, sich selbst hierbei vor Schaden zu bewahren, daher auch die Bahnanstalt einen Mangel an pflichtmässiger Obsorge nicht verschuldet; die Vermuthung des Verschuldens der Bahnanstalt kann daher nach der Ausnahmebestimmung des erwähnten Gesetzes nicht platzgreifen. (Nr. 20 der Röll'schen Sammlung v. J. 1891.)

Die Budapester elektrische Stadtbahn Ende 1891.

Dieselbe hat einen namhaften Aufschwung genommen. Das Verkehrsnetz hatte Ende 1890 eine Bahnlänge von 9,1 km, Ende 1891 eine solche von 11 km. Der grösste Theil ist doppelgeleisig. Der Wagenpark wurde auf 62 Wagen erhöht. Die Maschinenstation erhielt 2 neue, je 200 pferdekräftige Dampfmaschinen mit direkt gekuppelten Dynamos, so dass jetzt Maschinen mit im ganzen 700 Pferdekräften zur Verfügung stehen. An den Wagen wurden bedeutende Verbesserungen vorgenommen, durch welche die Betriebssicherheit erhöht, die Erhaltung der Wagen jedoch verbilligt wurde. Befördert wurden auf den mit elektrischer Kraft betriebenen Linien 8 619 215 Personen, die Einnahme betrug 541 033,49 fl.

Zonentarif auf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und den Böhmischen Kommerzialbahnen.

Der Verwaltungsrath der erstgenannten Bahn hat im vorigen Jahre beschlossen, auf den gesellschaftlichen Haupt- und Lokalbahnen sowie auf der Brünn-Rossitzer Eisenbahn und der Eisenbahn Swolenowes-Smecna die Einheitssätze des seit 1. Juni 1891 auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn für die Personenbeförderung gültigen Tarifes, sowie die auf diesen Linien eingeführte Zoneneintheilung zur Anwendung zu bringen und auch die übrigen Tarif- und Transportbestimmungen im Personen- und Gepäckverkehre mit Ausnahme der Fahrbegünstigungen für ausserordentliche Reisen von Militärpersonen und der Fahrpreisermässigungen für Arbeiter, welche dem Tarife der Staatsbahnen entnommen werden sollen, mit den für das vorhin genannte Bahnunternehmen derzeit geltenden bezüglichen Bestimmungen in Einklang zu setzen. In einem im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten Erlasse genehmigte der Handelsminister das vom Verwaltungsrathe gestellte Ansuchen um Aufhebung der Verpflichtung zur Gewährung eines Freigewichtes beim Reisegepäck und stellte es zugleich dem Verwaltungsrathe anheim, ob nicht nach Maassgabe der mit dem neuen Personentarife zu machenden Erfahrungen die seinerzeit für den Verkehr der Nachbarstationen in Aussicht genommenen herabgesetzten Fahrpreise von 10, 20 und 30 kr., bezw. für Schnellzüge von 15, 30 und 45 kr. zur Einführung zu bringen wären.

Die Verwaltung der Böhmischen Kommerzialbahnen hat infolge dessen beschlossen, für den Personenverkehr auf ihren Linien versuchsweise vom 1. Februar 1892 und auf Widerruf einen neuen Tarif einzuführen, bei welchem die Einheitssätze des neuen Personentarifs der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, soweit dieselben den eigenen Verkehrsverhältnissen entsprechen, übernommen werden. Die Verwaltung der Gesellschaft ist um die Genehmigung des neuen Tarifs bei dem Handelsministerium eingeschritten.

Die beiden Duxer Eisenbahnen.

In den letzten Sitzungen des Verwaltungsrathes der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn wurde der Beschluss gefasst, für beide Gesellschaften je eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, um den Aktionären über die seitens des Staates angekündigte Besitznahme der beiden Bahnen Bericht zu erstatten und den Aktionären Gelegenheit zu geben, eventuell eine Neuwahl des Verwaltungsrathes vorzunehmen. Das für die Verhandlungen mit der Regierung eingesetzte Komitee wurde bevollmächtigt, mit thunlichster Beschleunigung den Bericht an die Generalversammlung zu verfassen und den Tag der Abhaltung, sowie die öffentliche Ausschreibung im eigenen Wirkungskreise zu bestimmen.

Klage gegen die Prag-Duxer Eisenbahn.

Ein Aktionär klagte gegen diese Bahn beim Handelsgerichte Prag auf eine Nachzahlung von 25 280 fl. für die in seinem Besitze befindlichen Prioritätsaktien. Die Zinsen vom 1. Januar 1883 bis 31. Dezember 1890 betragen nämlich je 48 fl., während im ganzen je 16 fl. gezahlt wurden. Der Kläger beruft sich darauf, dass er in den betreffenden Generalversammlungen gegen die Zahlung einer Dividende an die Stammaktionäre, ehe der Zinsrückstand an die Prioritätsaktionäre ausbezahlt worden sei, Protest eingelegt und sich gegen die Beschlussfähigkeit der Generalversammlung verwahrt habe, da statutengemäss zur Beschlussfassung, wo es sich um eine Verkürzung der Prioritätsaktionäre handelt, die Anwesenheit eines Drittels der Aktionäre nothwendig sei, was bei diesen Versammlungen nicht der Fall war. Der Kläger hat auch das Handelsministerium von der Ueberreichung der Klage verständigt. Ueber den Erfolg werden wir seinerzeit berichten.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Friedenszuversicht und mit ihr die gedeihliche Fortentwickelung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse befestigt sich immer mehr. Der flüssige Geldstand, die Valutaregulirung und die gebesserten Betriebseinnahmen der Bahnen, welche im fortwährenden Zunehmen begriffen sind, beleben alle Märkte. Dessenungeachtet stiegen nur Ferdinands-Nordbahn (2855) und Carl Ludwigbahn (210,50), insbesondere aber Südbahn (94,50); dagegen wichen Nordwestbahn (211,50), Elbethalbahn (229,50) und Staatsbahn (289,50) infolge von Realisirungen. Dasselbe war der Fall mit den Werthen der Buschtêhrader Bahn (Lit. A 1190, Lit. B 475) wegen des schon in unserem letzten Berichte angedeuteten Weiterverkaufes der noch in den Händen der Verwaltung verbliebenen Aktien. Ein starkes Spiel war in Aktien der Allgemeinen Wagenleih-Gesellschaft (94,50) bemerkbar, welche eine Dividende von 10 fl. vertheilen und ihr Kapital um 10 000 Stück Aktien zu je 80 fl. vermehren soll.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Betrug, begangen durch unrichtige Deklaration von Frachtgütern.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Thatbestand, begangen durch unrichtige Deklaration von Frachtgütern zum Eisenbahntransport behufs Ersparung der an sich geschuldeten Frachtgebühren und die Anwendung der Strafbestimmung im § 263 R.-Str.-G.-B.'s wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass das Reichs-Eisenbahnbetriebsreglement die Eisenbahnverwaltungen ermächtigt, bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts eine Konventionalstrafe nach Maassgabe ihrer besonderen Bestimmungen von dem Versender zu erheben und diese im konkreten Falle der Angeklagte verwirkt und bezahlt hat." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Februar 1891; Jurist. Wochenschrift 1891 S. 234.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Februar 1892 ab tritt im Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn in den nachstehenden Zügen folgende Aenderung ein:

Personenzug Nr. 1 II. und III. Klasse		Stationen	Personenzug Nr. 4 II. und III. Klasse	
Ankunft	Abfahrt		Ankunft	Abfahrt
—	7.20	Berlin Milit.-Bhf. ↑	2.47	—
× 7.30	× 7.31	Marienfelde	× 2.37	× 2.38
7.40	7.43	Mahlow	× 2.26	× 2.27
× 7.52	× 7.53	Rangsdorf	× 2.15	× 2.16
8.03	8.04	Zossen	2.02	2.03
× 8.11	× 8.12	Mellen	× 1.54	× 1.55
8.16	8.17	Clausdorf	1.48	1.50
8.21	8.22	Sperenberg	1.43	1.44
8.29	—	↓ Schiessplatz	—	1.35

Berlin, den 16. Januar 1892. (130J)

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn.

2. Eröffnung von Strecken.

Brölthaler Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass der Betrieb auf unserer Strecke Hennef-Beuel am 1. Dezember 1891 und auf unserer Theilstrecke Hennef-Buchholz am 20. Januar 1892 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden ist. (131)

Hennef (Sieg), den 20. Januar 1892.

Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr. Für die unter Ziffer 2 des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.) genannten Güter, nämlich Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcke verpackt), Pfeifenerde, Schlick

und Schlamm, ausgenommen Porzellanerde (china clay, Kaolin), wird zur Erzielung einer zweckmässigen Ausnutzung der offenen Güterwagen vom 1. März 1892 ab die Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen berechnet.

Dortmund, den 17. Januar 1892. (132)
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird Oberlauchringen in den Transittarif für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Hâvre etc. nach Südbaden vom 1. Juli 1886 einbezogen. Die Bildung der Frachtsätze erfolgt durch Anstoss von 25 Cts. pro 1 000 kg an die Sätze von Thiengen. (133)

Strassburg, den 14. Januar 1892.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Eiern und Eigelb in Wagenladungen von 600 Pud von Station Fastow der Russischen Südwestbahnen und hinterliegenden Stationen nach den Stationen Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr gelten von sogleich für die Strecke von Prostken tr. folgende Frachtsätze: nach Königsberg 19,73 R., nach Pillau 23,69 R., nach Memel 27,05 R. für den Wagen mit 600 Pud zuzüglich je 2 ℳ Umladegebühr. (H&V134)

Direktion.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Württ. Station Altensteig in den Pfälzisch-Württ. Güterverkehr, sowie in den Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg aufgenommen.

Stuttgart, den 16. Januar 1892. (135)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. März d. J. tritt zum Tarife Theil II Heft 2 der Nachtrag XVIII in Kraft, welcher enthält:

1. Sätze des Klassentarifs für Wolfshain-Wien,
2. Aufnahme der Station Grube Vaterland,
3. Aufnahme mehrerer Stationen in den Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II und III,
4. Sätze des Ausnahmetarifs 5 a Wolle etc. für Altwasser-Stauding,
5. Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifes für Hohlglaswaaren,
6. Aufnahme von Mittelsteine in den Ausnahmetarif für Eisenerze und
7. einen neuen Ausnahmetarif für Kartoffeln.

Der Nachtrag kann kostenfrei bei den Endverwaltungen bezogen werden.

Breslau, den 20. Januar 1892. (136)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Württembergische Station Altensteig der Schmalspurbahn Nagold-Altensteig in den direkten Güterverkehr mit diesseitigen Stationen einbezogen worden. Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Darmstadt, 19. Januar 1892. (137)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 20. k. Mts. treten für die Beförderung von Schwefelkies in Ladungen von mindestens 10 000 kg ermässigte Frachtsätze nach der Station Krumau der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Kraft, welche von Grevenbrück 1,61 ℳ und von Schwelm 1,69 ℳ für 100 kg betragen.

Köln, den 20. Januar 1892. (138)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1892 wird die Station Göttelborn in die Ausnahmetarife 12 und 14 mit den für Itzenplitz bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 20. Januar 1892. (139)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Mehl und Mahlprodukte (exkl. Kleie),
b) Kleie
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a) und b)
von Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. . . . Wien Kaibhf. . . Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B.	130 ℳ
Oe. N. W. B. . . .	133 „
Korneuburg . . .	122 „
Ebenfurth-Mühle .	168 „
Budapest	205 „*)
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. . . . Wien Kaibhf. . . Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B.	125 ℳ
Oe. N. W. B. . . .	128 „
Korneuburg . . .	117 „
Ebenfurth-Mühle .	163 „
Budapest	200 „

Nach Dresden-Elbkai	a)	b)
von Wien D. U. Bhf., F. F. N. B. . . . Wien Kaibhf. . . Wien St. E. G., K.F.N.B., K.F.J.B.	166 ℳ	159 ℳ
Oe. N. W. B. . . .	169 „	162 „
Korneuburg . . .	158 „	151 „
Ebenfurth-Mühle .	204 „	197 „
Budapest	241 „	234 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

*) Dieser Frachtsatz hat für Aussig-Landungsplatz keine Gültigkeit.

Wien, am 18. Januar 1892. (140)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Korneuburg . . .	137 ℳ
Wien Kaibhf., K. K. St. B. . Wien D. U. Bhf., K. F. N. B. .	145 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Korneuburg . . .	132 ℳ
Wien Kaibhf. . D. U. Bhf.	140 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Korneuburg . . .	173 ℳ
Wien Kaibhf. . D. U. Bhf.	181 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ pro 100 kg beträgt.

Dies Frachtzugeständniss findet nur Anwendung auf Sendungen, die per Donau in Wien bezw. Korneuburg eintreffen und von Budapest oder von unterhalb Budapest gelegenen Stationen herstammen.

Wien, am 18. Januar 1892. (141)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Nach Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf

Donnerstag, den 4. Februar d. J.,
Vormittags 10 Uhr,
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst, und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen, sowie der Geschäftsbericht pro 1891 vom 20. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen. Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen, sowie über den Etat pro 1892 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 2. Februar d. J.,
angesetzt und zwar:
Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort

nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.
Nürnberg, am 16. Januar 1892. (142)
Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1892 bis 1. April 1893 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 6. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Januar 1892. (143)
Grossherzogliche Direktion.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung von **6000 t** Flussstahlschienen des Württemb. Profils D ist zu vergeben. Die Lieferung ist in 3 Loose à 2000 t eingetheilt, wovon jedes ca. 87 % Schienen von 9 m, 9 % Schienen von 8,95 m und 4 % Schienen von 7,5 m Länge enthält. Die Ablieferung soll in der Zeit vom 1. September bis 31. Oktober 1892 erfolgen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht aufgelegt und werden von diesem auf Ansuchen an die Werke abgegeben.

Die Angebote, mit Angabe des Preises für die Tonne frei Bahnwagen Station Heilbronn, sind spätestens bis Sonnabend, den 30. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Schienenlieferung" versehen, bei dem Sekretariat der Generaldirektion einzureichen. Am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr, findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 14. Januar 1892. (144)
K. Generaldirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Der Bedarf an Oberbaumaterial, als:

1. 1000 t Flussstahlschienen nach Preussischem Normalprofil, Grundlänge 9 m (ca. 3330 St.);
2. 10000 Stück flusseiserne Querschwellen (ca. 600 t), (5000 Stück mit Lochung nach Haarmann, 5000 Stück mit Lochung nach Roth & Schüler);
3. 5000 Paar Schienenbefestigungen zu eisernen Querschwellen (System Haarmann);
4. 5000 Paar Schienenbefestigungen desgl. (System Roth & Schüler);
5. 2000 Paar flussstählerne Winkellaschen zu obigen Schienen, für Eisenschwellen;
6. 2000 Paar desgleichen, für Holzschwellen;
7. 10000 Stück flusseiserne Unterlagsplatten für Holzschwellen

soll im Wege der öffentlichen Verdingung beschafft werden.

Lieferzeit vom 1. April bis Ende Juni d. J., gleichmässig auf 3 Termine vertheilt.

Für die Lieferung sind maassgebend die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche der Preussischen Staatsbahnverwaltung, sowie besondere Bedingungen, welche letztere gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ bezw. für Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug von unserm Revisionsbüreau hierselbst bezogen werden können.

Angebote sind bis zum 2. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, bei der Unterzeichneten einzureichen. Dieselben müssen verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterial" versehen sein. Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Annehmer. Im übrigen sind für die Verdingung die bei der Preussischen Staatsbahnverwaltung geltenden Vorschriften maassgebend. (145B)
Oldenburg, den 14. Januar 1892.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen. Die Lieferung von
ca. 2000 t Stahlschienen und
„ 1020 „ Verbindungstheilen
soll im Submissionswege vergeben werden nach Bedingungen und Zeichnungen, welche beim unterzeichneten Generaldirektorat, Helgolandsgade 12, Kopenhagen, zu beziehen sind.

Angebote sind bis zum 30. Januar 1892, Mittag 12 Uhr, einzureichen.
Kopenhagen, den 14. Januar 1892. (146)
Das Generaldirektorat
der Dänischen Staatsbahnen.

Verding von Droguen, Farben, Glas, Oelen etc. Die im Rechnungsjahre 1892/93 erforderlichen:

200	Buch Blattgold,
4000	kg Bimsstein,
10000	„ Caput mortuum,
3000	„ Umbra,
2500	„ Spachtelfarbe,
4000	„ Ocker,
1500	„ Bleimennige,
600	„ Silberglätte,
2000	„ Zinkweiss,
13000	„ Bleiweiss,
10000	„ Terpentinöl,
60000	„ Leinöl,
2500	„ Terebine,
500	„ Borax,
120	„ Schellack,
500	„ Leim,
2500	l Spiritus,
60	kg Schwämme,
700	„ Schmirgel,
5000	Bog. Sand- etc. Papier,
50000	„ Schmirgelleinen,
1000	qm weisses ca. 2 mm 4/4 starkes Glas,
2000	„ weisses ca. 3 mm 6/4 starkes Glas,
300	„ mattes ca. 3 mm 6/4 starkes Glas,
250	„ rothes und blaugrünes ca. 3 mm 6/4 starkes Glas,
700	Stück Glasglocken zur Gasbeleuchtung

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach 24 Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zum Angebot zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Marken) bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau am 6. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. März 1892.

Magdeburg, den 16. Januar 1892. (147)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung der Lieferung von 10 Stück bedeckten doppelbodigen Viehwagen. Die Angebote sind bis zum 8. Februar 1892 an die obengenannte Verwaltung in Amsterdam einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen und generelle Zeichnung können gegen Einsendung von 5 ℳ frankirt entnommen werden. (148)
Der Spezialdirektor.

Lieferung von Weichenmaterialien und Herzstücken nebst Zubehör. Die Lieferung von

a)	1600	Stück Zungenschienen aus Flussstahl,
b)	610	Stück Radlenkern aus Flussstahl,
c)	1600	Stück Weichenplatten aus Flusseisen,
d)	7500	Stück Schienenlaschen aus Fluss- oder Schweisseisen,
e)	1636	Stück Zungendrehstühlen aus Schweisseisen,
f)	8600	Stück Gleitstühlen aus Schweiss- oder Flusseisen,
g)	7456	Stück Unterlagsplatten, 118900 Stück Klemm-, Unterlags- und Neigungs-Plättchen, sowie 133100 Stück Schraubenbolzen,
h)	67000	Stück Schienen-Schraubnägeln,
i)	760	Stück Herzstücken und 80 Stück Herzstückspitzen, aus Flussstahl,

soll in verschiedenen Loosen verdungen werden.

Termin zur Eröffnung der Angebote am 3. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1.

Angebote müssen bis zum obigen Termine an das vorbezeichnete Büreau mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Weichenmaterialien" versehen, portofrei eingesandt werden. Die Bedingungen und Zeichnungen, welche für die Lieferung maassgebend sind, sowie die zu Lieferungsangeboten zu benutzenden Formulare liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen gebührenfreie (auch Zustellungsgebühren) Einsendung von 1 ℳ in baarem Gelde für jedes Bedingungsheft (für alle 9 Hefte von a bis i also 9 ℳ) bezogen werden. Von jedem Bedingungsheft wird nur ein Exemplar abgegeben. — Die im „Reichsanzeiger" vom 11. März v. J. Nr. 61 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" finden auch auf diese Verdingung Anwendung. — Die Zuschlagsfrist läuft bis zum 18. Februar d. J.

Magdeburg, den 16. Januar 1892. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Retorten nach System Suckow. Für die Fettgasanstalt der Haupt-Werkstatt Posen sollen 10 Stück gussstählerne Retorten beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Retorten für die Fettgasanstalt Posen" zu dem auf Donnerstag, den 4. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 15. Januar 1892. (150)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von Zinkchlorid. Die im Rechnungsjahre 1891/92 und 1892/93 erforderlichen:

260 000 kg Zinkchlorid

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ in baarem Gelde bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet

am 10. Februar 1892,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. Februar 1892. (151)

Magdeburg, den 18. Januar 1892.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

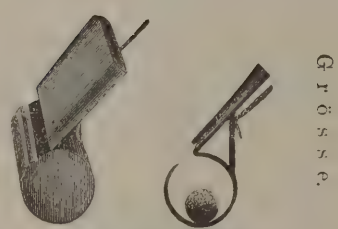
6. Verkauf von Altmaterialien.

Am Donnerstag, den 11. Februar d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten alten Schienen und Materialienabgänge sowie 2 alte vollständige Schiebebühnen im Wege des schriftlichen Angebots öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i. Pomm., Schivelbein, Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor, sowie in den Büreaus des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Stettin, den 16. Januar 1892. (152J)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg).

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.



Signalpfeife „Mary“

für Eisenbahnbeamte, Militairs und Schiffsoffiziere.

Aus lackirtem Messingblech, mit weichem geschmacklosem Gummi überzogenem Mundstück, hergestellt und an Tonstärke und Gefälligkeit der Form alle bisherigen Signalpfeifen übertreffend. Preis pro Stück von Messing 65 Pfennige, von Neusilber 1,10 Mark. Bei Entnahme von 10 Signalpfeifen eine gratis und franco Zusendung. Abgabe nicht unter 5 Stück. **Umsatz bereits sehr bedeutend.**

Direkt zu beziehen nur von
Louis Kascheike, Bahnhofsvorsteher,
Seebad Neuhäuser i/Ostpr.

Schienenspurrichter

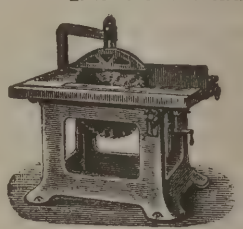
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)

bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Bekanntmachung.
Eisenbahntechniker.

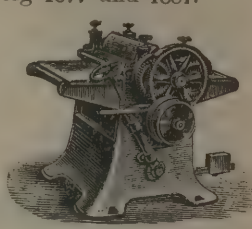
Für eine Industriebahn mit mehreren Linien in der Rheinprovinz — theils schon im Betriebe, theils noch im Bau begriffen — wird zur Unterstützung und Vertretung des Directors ein erfahrener mit Verwaltungssachen vertrauter Eisenbahntechniker gesucht. Meldungen mit kurzgefasstem Lebenslauf, Zeugnissen, Referenzen, Angabe der gegenwärtigen Stellung und des derzeitigen Einkommens unter J. 909 an **Rudolf Mosse, Dortmund.**

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für ● Maschinentechniker etc. ● Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von der Landkarten-Handlung Artaria & Co., Wien, I., Kohlmarkt 9, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 8. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 8, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 8 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Januar 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.
Aus der Bayerischen Abgeordnetenkammer.
Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1891.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Reform der Personentarife.
Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.
Zur Einführung der Einheitszeit in Deutschland.
Unfälle im Monat November 1891.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.
Farge-Vegesacker Eisenbahn.
Werra-Eisenbahn.
Brandversicherungs-Verein der Preussischen Staatseisenbahn-Beamten.
Braunschweigische Strassenbahn.
Breslauer Strassenbahn.
Erfurter Strassenbahn.
Aus Frankreich:
Geldbeschaffung für die Einschienenbahn Feurs-Panissières.
Verlegung des Gesellschaftssitzes der Südfrankreich-Eisenbahn.
Fälschung von Freifahrtkarten.
Einnahmen der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse im 1. Halbjahr 1891.
Von der Balkanhalbinsel:
Türkei. Rumänien. Serbien. Bulgarien. Griechenland.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 10/11. 1890.
Erkenntniss vom 16/12. 1890.
Personalnachrichten:
Ministerium der öffentl. Arbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.

Der bekannte (in Nr. 77 S. 742 Jahrg. 1891 d. Ztg. abgedruckte) Artikel des Dr. Freiherrn von Sochor in der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ hat (in Nr. 86 S. 815 Jahrg. 1891 und in Nr. 3 S. 17 Jahrg. 1892 d. Ztg.) eingehendere Erörterungen der Personalfrage im Eisenbahnwesen hervorgerufen. Diese Frage ist von so hoher Bedeutung, dass ihre weitere Behandlung an dieser Stelle schon im Interesse einer Klärung abweichender Anschauungen durchaus gerechtfertigt erscheint. In Nr. 86 S. 815 Jahrg. 1891 d. Ztg. wird eine „schulgemässe“ fachliche Vorbildung der Eisenbahnbeamten und für diesen Zweck die Einrichtung von Vorträgen über Bahnerhaltung, Eisenbahnbetrieb usw. an den technischen Hochschulen, also offenbar für die höheren Betriebsbeamten, ferner von Fachabtheilungen für den höheren und niederen Verkehrsdienst, für den Bahnaufseher-, Lokomotivführer- und Lokomotivheizer-Dienst usw. an den höheren und niederen Gewerbeschulen, an den Real- (?) und Handelsschulen, an den Maschinenbau- und Handwerkerschulen, also für die niederen, mittleren und theilweise auch für die höheren Eisenbahnbeamten, empfohlen. Der Verfasser glaubt durch eine derartige Erweiterung der bestehenden die Gründung neuer Fachschulen umgehen zu können. In Nr. 3 S. 17 Jahrg. 1892 d. Ztg. wird eine Vorbildung der Eisenbahnbeamten auf Fachschulen überhaupt verworfen und lediglich einer Verbesserung dieser Vorbildung auf dem Wege praktischer Handhabung der verschiedenen Dienstverrichtungen das Wort geredet. Bemerkenswerth ist, dass in den beiden, von verschiedenen Verfassern herrührenden Abhandlungen, in letzterer nur etwas schüchterner und verhüllter, anerkannt wird, dass die gegenwärtige Art der Vorbildung der höheren und niederen Eisenbahnbeamten nicht durchweg den erhöhten Anforderungen entspricht, die von der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens, durch Ausdehnung und Steigerung des Verkehrs und Betriebes an das Wissen und Können der gesammten Beamten gestellt werden. Es erscheint als eine im Grunde müssige Frage, worauf der grössere Werth zu legen sei, ob auf das „Wissen“ oder das „Können“. Die Hauptsache ist doch wohl, dass auch hier die richtige Grenze eingehalten und nicht eines auf Kosten des anderen im Uebermaass betont bezw. entwickelt werde, sondern dass beides Hand in Hand gehe, sich gegenseitig fördere und ergänze und dass auf diesem Wege eine in sich einheitliche Leistung erreicht würde. Dies zugegeben, wird weder der Werth einer gründlichen theoretischen Vorbildung verkannt, noch, als deren nothwendige Ergänzung,

eine ebensolche praktische Durchbildung unterschätzt werden dürfen. Hiervon, neben einer sorgfältigen Auswahl der für jede Stelle am besten geeigneten Persönlichkeit (Individualität) geht auch Freiherr von Sochor in seinem höchst beachtenswerthen und viel besprochenen Artikel aus. Dieser Standpunkt ist übrigens keineswegs neu. Hervorragende Fachleute, wie der verstorbene Freiherr M. M. von Weber, sind vor länger als einem Jahrzehnt mit gleichartigen Anschauungen hervorgetreten, ohne dass es ihnen damals gelungen ist, denselben die gebührende Beachtung oder gar Geltung zu verschaffen. Die einem freimüthigen Worte Raum gebende Fachpresse, wie die „Deutsche Bauzeitung", ist gleichfalls seit ebenso langer Zeit bemüht, für eine bessere Vorbildung zwar nur einer bestimmten Beamtenklasse, der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten, zu wirken, bisher mit dem gleichen negativen Erfolg. Und doch wäre es wohl an der Zeit, dass hier „etwas geschähe", damit das Eisenbahnwesen nicht zurücksteht oder gar versagt, wenn es sich darum handelt, das treffende Kaiserwort zu bewahrheiten „die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs". Die gewaltig voranschreitende Technik ist in allen Ländern, auch bei uns, unermüdlich geschäftig, ihre Einrichtungen und Leistungen, auch im Eisenbahnwesen, immer weiterer Vervollkommnung entgegenzuführen. Es mag hier nur an die beständig zunehmende Verwendung der Elektrizität im Eisenbahnbetriebe gedacht werden. Was nützen aber alle noch so vollkommenen mechanischen Hilfsmittel, wenn die Leistungen der sie benützenden, wie der ihre Anwendung überwachenden Beamten nicht mindestens in dem gleichen Maasse eine Steigerung, nicht ihrem Umfange, wohl aber ihrer Beschaffenheit nach, erfahren?

Dass eine solche Steigerung nothwendig, ja unabweisbar ist, wenn die mehr denn je vorwärts drängende Entwickelung des Eisenbahnwesens nicht zum Stillstand gelangen soll, der auch hier einem Rückschritt gleichkommen würde, wird allem Anscheine nach auch in Preussen an maassgebender Stelle erkannt. Es scheint sich nur noch um die Wahl des zweckmässigsten Weges für eine umgestaltende Verbesserung auf diesem Gebiete zu handeln. Auch aus dieser Rücksicht dürfte eine eingehendere Behandlung des vorliegenden Gegenstandes zur Abwägung und Klärung auseinander gehender Meinungen willkommen sein.

Der Verfasser des hier in Frage kommenden Aufsatzes in Nr. 86 S. 815 Jahrg. 1891 d. Ztg. dürfte mit seinem Vorschlage einer „schulgemässen" theoretischen Fachbildung für die Eisenbahnbeamten über das Ziel des Nothwendigen, Nützlichen und Erreichbaren hinausschiessen, indem selbst für niedere Beamte wie Lokomotivheizer eine solche Fachbildung im Anschluss an die bestehenden fachlichen Lehranstalten befürwortet wird. Aber auch für die höheren Beamten erscheint sein Vorschlag insofern nicht zweckmässig, als bei den Lehrkursen der Hochschulen die an eine wissenschaftliche Fachbildung zu stellenden Anforderungen ohne Benachtheiligung anderer wichtiger Interessen kaum genügende Berücksichtigung würden finden können.

Auf der anderen Seite scheint der Verfasser des Artikels in Nr. 3 S. 17 d. Ztg. der theoretischen Vorbildung der mittleren und niederen Eisenbahnbeamten doch wohl einen gar zu geringen Werth beizulegen, während er mit Recht sich gegen die in dieser Beziehung zu weit gehenden Vorschläge in Nr. 86 S. 815 Jahrg. 1891 d. Ztg. wendet und demgegenüber die Nothwendigkeit einer gründlichen praktischen Vorbildung besonders hervorhebt. Was er gegen die jetzige Art der Prüfungen einwendet, an denen ein Uebermaass wohl überhaupt nicht gut thut, und die zum grossen Theil durch eine weit wirksamere sorgfältige Beobachtung der untergebenen Beamten zum grossen Vortheil für die Sache und die betheiligten Personen mehr als ersetzt werden könnten, wird man im grossen und ganzen als nicht unzutreffend bezeichnen können. Dagegen legt er der in der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung bestehenden Einrichtung einer Art von fachlichem Fortbildungsunterricht durch die Dienststellen-Vorsteher oder sonst geeignete Beamte zweifellos einen höheren Werth bei, als solcher dieser Einrichtung nach dem Urtheile langjähriger Praktiker thatsächlich innewohnt. Auf dem Papier nimmt sich dieser theoretisch durchaus richtige Gedanke unstreitig recht hübsch und ansprechend aus, aber auch eben nur dort. In Wirklichkeit hat er zum grossen Theile so gut wie gar keinen Werth, schon wegen der vielfach, ja wohl meistens unzureichenden Vorbildung der Unterrichtertheilenden selbst.

Die sich nun von selbst ergebende Frage, was denn nach dem Urtheile des Schreibers dieser Zeilen das Richtige sei, möge in einem weiteren Artikel ihre Beantwortung finden.

— T —

Aus der Bayerischen Abgeordnetenkammer.

Am 8. d. Mts. ist die Bayerische Abgeordnetenkammer in die Berathung des Eisenbahnbudgets eingetreten. Aus der bunten Fülle von Wünschen, Anregungen und Beschwerden, die zumeist örtlichen Bedürfnissen und Verhältnissen entsprangen, theilen wir dem Gange der Generaldiskussion folgend die Anträge und Ausführungen von mehr allgemeiner Bedeutung im Nachstehenden mit.

Berichterstatter Abg. Freiherr von Stauffenberg: ... Die Frage der Herabsetzung der Personentarife könne in gewisser Richtung als eine spruchreife bezeichnet werden, da die Preussische und die Bayerische Eisenbahnverwaltung, jede in ihrer Art, ein bestimmtes System der Ermässigung des Personentarifs bereits ausgearbeitet habe. Aus diesem Grunde sei auch auf die Frage des sogen. Zonentarifs, dem ein gesunder Kern zu Grunde liege, nicht weiter einzugehen. Wenn es auch richtig sei, dass man die Erfolge, welche mit der Einführung des Pennyportos, was übrigens kein Zonentarif, sondern ein Einheitstarif war, und mit der Einführung des Fünfkilopackets gemacht sind, durchaus nicht auf die Eisenbahnen übertragen kann, so liege doch diesen Einrichtungen eine gewisse Gemeinsamkeit zu Grunde, obschon unter Umständen die Folgen zunächst mehr für den Gütertarif, als für den Personentarif zu ziehen seien. Eine Herabsetzung der Personentarife dürfe nur unter der Voraussicht einer Verkehrsvermehrung erfolgen, durch welche der unleugbar zunächst entstehende Einnahmeausfall in möglichst kurzer Zeit gedeckt werden kann. Dabei sei ein Satz zu wählen, der nach den bisherigen Erfahrungen die nothwendige Rente für die Eisenbahnen sichert, aber dennoch den Verkehr wesentlich mehren wird. Diesem Gesichtspunkte zu entsprechen sei der von der Bayerischen Staatsregierung vorgeschlagene Tarif unzweifelhaft mehr geeignet, als der von der Preussischen Regierung vorgeschlagene. Die unveränderte Annahme des Bayerischen Vorschlages soll einen Einnahmeausfall von 7 338 000 ℳ ergeben, welche Berechnung auf den Grundlagen der Verkehrsergebnisse von 1889 gemacht sei. Nachdem die Zunahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr von 1880 bis 1889 durchschnittlich für das Jahr 2,1 % des Verkehrs betragen habe, so würde der Ausfall durch den regelmässigen Verkehrszuwachs in 12 bis 13 Jahren gedeckt werden. Allein bestimmte Voranschläge liessen sich in dieser Beziehung nicht aufstellen; denn die in Ungarn gemachten Erfahrungen könnten wegen der dort völlig anders liegenden Verhältnisse gar nicht in Vergleich gezogen werden, da es sich dort um einen Tarif handelt, der durchschnittlich 30 % höher war, als unser jetziger Tarif, bei dem also die Herabsetzung natürlich ganz ausserordentlich stark wirken musste. Es besteht im übrigen kein Grund, warum man nicht in einer absehbaren Zeit zu der Maassregel der Personentarif-Ermässigung schreiten sollte. Als die Vorschläge der Königlich Bayerischen Regierung gemacht waren, kamen später auch die Vorschläge der Königlich Preussischen Regierung und bestand Geneigtheit und hohe Wahrscheinlichkeit, dass sämmtliche Deutsche Eisenbahnen sich einigen würden, diese Reformmaassregel in irgend einer Form durchzuführen. Diese Aussichten hätten sich aber seitdem wesentlich getrübt; insbesondere scheine in Preussen die Lust zur Durchführung dieser Maassregel auf dem Gefrierpunkte angelangt zu sein. Die Gründe hierfür lägen ganz sicher weniger in der Eisenbahnverwaltung als in der Finanzverwaltung. Ebenso soll bei der Sächsischen Regierung keine

Geneigtheit bestehen, während bei der Württembergischen Regierung eine gewisse Geneigtheit bestehe, im Vereine mit Bayern vorzugehen. Durch eine Probe mit dem Zonentarif auf einer schlecht befahrenen Bayerischen Route, wie in einer Reihe von Petitionen beantragt, würde nur eine Instanz gegen die Sache geliefert; denn man würde sagen: wir haben einen ungeheuren Einnahmeausfall, aber die Verkehrsmehrung ist nur unbedeutend eingetreten. Wenn es dagegen möglich wäre, für bestimmte Routen mit Nachbarbahnen einen billigeren Tarif einzuführen, so wären hieraus sicher auch weitere Schlüsse für die Einführung des Tarifs auf dem gesammten Eisenbahnnetz zu ziehen. Es sollte mindestens dahin gestrebt werden, für ein Süddeutsches Netz, welches sich ganz wohl mit einer gewissen Selbständigkeit konstruiren lasse, und insbesondere für den internen Verkehr die Einführung dieser ermässigten Sätze zu ermöglichen. Wegen der eigenthümlichen Gestaltung des Bayerischen Finanzgesetzes könne diese wichtige und einschneidende Maassregel ohne Befragen der Kammern ausgeführt werden; denn im Finanzgesetz seien nur die Maximalgrenzen für die Tarife festgesetzt, nicht aber die Minimalgrenzen und sei die Königliche Staatsregierung ermächtigt, unter die Maximalgrenze in eigener Zuständigkeit sehr wesentlich herabzugehen. Die Frage, ob das Fahrmaterial für einen gesteigerten Personenverkehr ausreiche, dürfe wohl bejaht werden. Dagegen bedürfe es noch einer Klärung der Frage, ob unsere Bahnen vor Vollendung ihres doppelgeleisigen Ausbaues imstande seien, einen namhaft erweiterten Verkehr ohne Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu bewältigen. — Schliesslich sei noch auf einen Vortrag hinzuweisen, den vor kurzem ein höherer Preussischer Eisenbahnbeamter über die künftige Entwickelung des Eisenbahnwesens und über den elektrischen Betrieb von Bahnen gehalten habe. Die Sache sei aus dem Bereiche des blos phantastischen Feuilletonartikels jetzt doch schon soweit vorgeschritten, dass man nach dieser Richtung ernsthafte Erwägungen anstellen müsse, zumal die veranschlagten Kosten der elektrischen Einrichtung einer Versuchsbahn von etwa 10 km Länge mit etwa 60 000 ℳ es der Mühe werth erscheinen lasse, in dieser Sache Versuche zu unternehmen. . . .

Abg. Maison: . . . Wenn man einmal reformiren wolle, dann reformire man tüchtig und ganz und riskire man, ob die Voraussetzung derjenigen richtig ist, welche behaupten, dass eine Verbilligung des Verkehrs stets eine grössere Einnahme bringe. Man habe den Muth zu sagen: wir führen für ganz Bayern diese Sätze ein, unabhängig davon, ob es möglich sein wird, andere Deutsche Staaten dazu zu bringen. Wenn die übrigen Deutschen Staaten in solchen guten Dingen nicht mithun wollen, so sei das ihre Sache. Mit der Einführung der allgemeinen kilometrischen Herabsetzung der Tarife werde der Naheverkehr der grossen Städte mitgeregelt. Es sei ein erreichbarer Zustand, dass jeder, der zu reisen hat, billig und gut reise und das könne durch die von der Königlichen Staatsregierung beabsichtigte Reform geschehen.

Abg. Herm. Beckh: . . . Der Ungarische Zonentarif sei nur für Budapest zugeschnitten, so dass, wenn man in dem äusseren Rayon von Ungarn herumreise, man nicht nur keine Vergünstigung von diesem Zonentarif habe, sondern im Gegentheil theurer wegkomme, als bei anderen Regelungen des Tarifs. Wir seien auch gar nicht in der Lage, wie das in Ungarn der Fall sei, ein solches Centrum zu besitzen. Denn dort sitze Budapest gewissermaassen als Kreuzspinne mitten im Lande und ziehe seine Fäden nach allen Seiten. Wir wünschen kein solches Centralsystem, zu dessen Gunsten das übrige Land zurückstehen müsste. Bayern sei imstande, eine Reform der Eisenbahntarife ohne Mitwirkung anderer Deutscher Staaten und ganz unabhängig durchzuführen. Auch die finanziellen Verhältnisse des Bayerischen Staates erlaubten es, allein vorzugehen, wennschon es sehr zu begrüssen wäre, wenn es der Königlichen Staatsregierung gelänge, eine Uebereinstimmung mit den anderen Deutschen Regierungen zu erzielen. Es sei gesagt worden, die Schwierigkeit liege an dem bedeutenden Ausfall an unserer Eisenbahnrente und unsere Bahnen tragen nicht einmal die volle Verzinsung des aufgewendeten Kapitals. Das sei richtig, aber die Differenz sei dermalen so minimal, dass man kaum davon sprechen könne. Wenn die Verzinsung ungefähr 39 Millionen erfordert und die Rente wirft 38 Millionen ab, so könne eine Million auf die Verkehrserleichterung aufzuwenden dem Lande schon zugemuthet werden. Uebrigens sei es undenkbar, dass eine Verkehrsmehrung bei den in solcher Weise ermässigten Fahrpreisen ausbleibe; vielmehr werde eine bedeutende Steigerung des Verkehrs eintreten und deshalb der berechnete Ausfall von 7 Millionen in einer weit geringeren Zahl von Jahren wieder ersetzt sein. . . .

Abg. Freiherr von Soden: . . . Die von Preussen und Bayern vorgeschlagenen Reformen bezwecken zunächst ein einheitliches System für ganz Deutschland. Es sei kein wünschenswerther Zustand, dass in Nord- und Süddeutschland verschiedene Tarifsysteme bestehen, vielmehr eine Vereinbarung der Deutschen Eisenbahnverwaltungen dahin zu erstreben, dass eine Uebereinstimmung des Tarifsystems eintrete. Ein grosser Schritt sei ja bereits in dieser Richtung geschehen; Preussen habe auf seine vierte Wagenklasse verzichten wollen und sich bereit erklärt, das Freigepäck in Wegfall bringen zu lassen. Damit sei eine hoffnungsvolle Basis gewonnen, auf der möglichst rasch weiter zu bauen wäre. Ferner läge es in der Absicht der Reformtarife, eine Vereinfachung des Systems herbeizuführen und die grosse Anzahl von Sonderbestimmungen, insbesondere der Rückfahr- und Rundreisekarten zu beseitigen. So sei es auch sehr wünschenswerth, dass die Unzahl von Billetsorten in Wegfall käme; in Bayern bestünden z. Zt. etwa 71 000 verschiedene Billete. Man habe guten Grund, bei dem Kilometersystem zu bleiben und hierbei den dritten Zweck, der mit der Reform beabsichtigt sei, nämlich eine kilometrische Ermässigung der Tarife nach dem Bayerischen Vorschlag mit den neuen Sätzen von 2, 3,5 und 6 bezw. 5,5 ₰ ins Auge zu fassen. Dabei könnten gewisse Ausnahmetarife immerhin noch bestehen bleiben, wie die Arbeiterkarten, die Schülerkarten und allenfalls noch die Abonnementskarten. Mit den in Bayern eingeführten Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten für Personen, welche ausserhalb ihres Wohnortes in Arbeit stehen, mit einer Grundtaxe von 1 ₰ für das Kilometer sei hinsichtlich des Vorortverkehrs das Wichtigste bereits geschehen. Die für den Berliner Vorortverkehr gültigen Taxen schliessen allerdings selbst gegenüber den geplanten neuen Personentaxen eine wesentliche Verbilligung in sich. Es seien 4 Zonen gewählt: die erste mit 7,5 km koste in der III. Klasse 10 ₰, die zweite Zone gleichfalls mit 7,5 km 20 ₰, die dritte Zone mit weiteren 5 km kostet wieder 10 ₰ mehr, so dass in einem Umkreis von 20 km die III. Klasse um 30 ₰ gefahren werde; die II. Klasse koste je die Hälfte mehr. Aber ein derartiger Vorortverkehr sei in Bayern nicht vorhanden und daher auch kein Bedürfniss für einen bezüglichen Ausnahmetarif.

Staatsminister Freiherr von Crailsheim: . . . . „Es ist weniger die Höhe, als die Mannigfaltigkeit und die Buntscheckigkeit der Tarife, welche gegenwärtig zu gerechtfertigten Klagen Anlass geben. Die Ausnahme ist zur Regel geworden: von 21,7 Millionen Personen, welche im Jahre 1889 die Bayerischen Bahnen befuhren, bezahlten nur 7,7 Millionen die Normaltaxe, über 64 % fuhren auf Retour-, Rundreise- und Abonnementsbillete. Eine einseitige Begünstigung des Fernverkehrs vermöchte ich nicht zu billigen, schon deswegen nicht, weil ein Tarif, welcher sich auf dieser Grundlage aufbauen würde, zunächst den wohlsituirten Klassen zu gute kommen würde. Er würde übrigens auch finanziell ungünstig wirken, da die Steigerung des Fernverkehrs an enger bemessene Grenzen gebunden ist, als die Steigerung des Nahverkehrs. Ich habe mich im allgemeinen mit einer Herabsetzung der Personentarife einverstanden erklärt, jedoch betont, dass man Uebermaass vermeiden muss. Es ist natürlich leicht, in einer von Tausenden besuchten Volksversammlung Resolutionen zur Annahme zu bringen, welche die radikalsten Reformen verlangen; aber eine Regierung und eine Volksvertretung wird vorsichtig vorgehen müssen, weil sie die Verantwortung trägt. Eine allzu grosse Herabsetzung der Personentarife könnte eine Störung in unserem gesammten Staatshaushalte herbeiführen, zum mindesten aber Maassnahmen der Eisenbahnverwaltung verhindern, welche vielleicht noch dringender sind.“ . . . . „Unser Vorschlag, einen Tarif von 2—3, 5—6 ₰ für das Kilometer einzuführen, hält die Mitte zwischen 2 Extremen. Wir sind davon ausgegangen, dass eine geringe Herabminderung des Tarifs wirthschaftlich keine Vortheile und finanziell nur Nachtheile brächte, da eine geringe Herabminderung eine entsprechende Steigerung der Frequenz nicht zur Folge haben würde. Wir sind aber auch davon ausgegangen, dass wir uns vor einem Uebermaasse zu hüten haben, indem von einer allzu grossen Herabsetzung der Tarife einmal allzu grosse finanzielle Nachtheile und anderseits wohl auch wirthschaftliche Schattenseiten zu erwarten wären. Es ist sicher gerecht, dass der Aufwand für die Eisenbahnen inkl. der Verzinsung der Eisenbahnschuld zunächst von denjenigen getragen wird, welche die Eisenbahnen benützen. Ein mässiges Opfer der Gesammtheit mag ja immerhin gerechtfertigt sein mit Rücksicht auf die Vortheile, welche die Eisenbahnen dem gesammten Lande in wirthschaftlicher und finanzieller Beziehung bringen. Allein es wäre ungerecht, wenn die Gesammtheit diejenigen Reisen zahlen müsste, welche eine Minderheit macht, und das wäre der Fall, wenn der Fernverkehr besonders begünstigt würde. Von dem exorbitanten Privilegium, welches der Ungarische Tarif dem Fernverkehr einräumt, dass nämlich bei 225 km eine Steigerung des Personentarifs nicht mehr eintritt, machen nur 4 % der sämmtlichen Reisenden in Ungarn Gebrauch. Ueberhaupt hat die Begünstigung des Fernverkehrs in Ungarn nahezu gar keine Wirkung gehabt. Von der gesammten Steigerung

des Verkehrs zwischen den Jahren 1888 und 1890 entfallen 92 % auf die Entfernung von 1—25 km. Der Verkehr auf eine Entfernung von mehr als 25 km ist nur um 7½ % gestiegen, also nur um einen Prozentsatz, der wahrscheinlich auch bei gleichbleibenden Tarifsätzen eingetreten wäre. Einer der Hauptzwecke des Ungarischen Tarifsystems, die Hebung des Fernverkehrs, ist daher unerreicht geblieben. Die durchschnittlich auf den Reisenden entfallende Kilometerzahl ist nicht gestiegen, sondern von 64 auf 44 gesunken.

Dass auch eine noch so grosse Steigerung des Verkehrs nicht die gleiche Reineinnahme bringen würde, wie die dermaligen Tarifverhältnisse, wenigstens in absehbarer Zeit, das wurde wiederholt dargethan, insbesondere unter Hinweis auf die Erfahrungen, welche man mit der Einführung der Hill'schen Reformen in der Post gemacht hat, wo es bekanntlich 30 Jahre lang dauerte, bis die Englische Post die früheren Reineinnahmen wieder erreichte. Auch über das finanzielle Resultat der Tarifermässigung in Ungarn lässt sich schwer ein Urtheil fällen, da natürlich die Ausgaben, die auf den Personen- und Güterverkehr treffen, nicht auseinanderzuhalten sind. Soviel aber steht fest, dass der Fernverkehr in Ungarn einen bedeutenden Ausfall ergeben hat, da die namhafte Ermässigung der Tarife durch eine entsprechende Steigerung der Frequenz nicht ausgeglichen wurde. Ferner ist es zweifellos, dass die Reineinnahme in Oesterreich eine nicht unerhebliche Schmälerung erlitten hat, deren Betrag allerdings schwer festgestellt werden kann. Dass aber in Oesterreich die Mehrbeförderung von mehr als 9 Millionen Personen durch eine Mehreinnahme von 41 000 fl. oder — unter Berücksichtigung des Gepäcks und des Agios — von 167 000 fl. nicht gedeckt erscheint, bedarf wohl keines weiteren Beweises.

Ich habe bei meinen Ausführungen vor 2 Jahren auch von der Ausnützung der Sitzplätze gesprochen, welche bekanntlich von den Freunden einer radikalen Tarifermässigung immer ins Feld geführt wird. Auch in dieser Beziehung sind die Erfahrungen, die man in Oesterreich und Ungarn gemacht hat, sehr lehrreich. In Oesterreich ist die Ausnutzung der Sitzplätze von 21,6 % im Jahre 1889 auf 24,53 % im Jahre 1890 gestiegen; bei uns betrug sie 1889 23,25 %, also nicht viel weniger als in Oesterreich, in der III. Klasse allein bei uns 27,24 %. In Ungarn stieg sie im ersten Jahre nach Einführung des Zonentarifs von 24 auf 34 %, wobei allerdings selbst offiziell „manchmal" Ueberfüllung zugestanden wurde. Erheblich über 25 % ist wohl nicht zu erwarten, dass die Ausnutzung der Sitzplätze bei uns steigen wird. Selbst die Münchener Tramway, welche unter ausserordentlich günstigen Verhältnissen arbeitet, und deren Linien theilweise an den Grenzen der Leistungsfähigkeit stehen, bringt es nicht zu einer Ausnutzung der Sitzplätze von mehr als 50 %. — Der von uns vorgeschlagene Tarif ist nun allerdings kein Zonentarif und da letzterer heutzutage ein Schlagwort geworden ist, so befriedigt er die Anhänger des Zonentarifs nicht. Es hat nun in diesem Hohen Hause niemand dem Zonentarife das Wort geredet, und ich könnte daher darauf verzichten, auf diese Frage einzugehen. Allein es sind über den Zonentarif so viele Irrthümer verbreitet, dass man in der That keine Gelegenheit vorübergehen lassen soll, um in dieser Richtung aufklärend zu wirken. An dem Zonentarif hat das Publikum nicht unbedingt ein Interesse.

Der Oesterreichische Tarif wäre für das Publikum günstiger, wenn er kein Zonentarif wäre, da der Preis für jede Zone sich nach der äussersten Grenze derselben bemisst. Ebenso wäre der Ungarische Tarif bis zu einer Grenze von 225 km für das Publikum vortheilhafter, wenn er kein Zonentarif, sondern ein einfacher Kilometertarif wäre, weil dem Ungarischen Zonentarif eine steigende Skala zu Grunde liegt. Für das Publikum ist der Zonentarif nur dann vortheilhaft, wenn er eine fallende Skala enthält, oder insofern er, wie in Ungarn, von einem gewissen Punkte an überhaupt nicht mehr steigt, oder wenn er sich auf der radikalsten Grundlage eines nach wenigen Sätzen abgestuften Personenportos bewegt. Das sind aber natürlich Grundsätze, zu welchen wir uns nicht bekennen können. Die günstigen Erfahrungen, welche man in Ungarn und in Oesterreich mit der Steigerung der Frequenz gemacht hat, beruhen nicht darauf, dass der eingeführte Tarif ein Zonentarif ist, sondern darauf, dass er gegen die früheren Sätze erheblich ermässigt wurde. Namentlich in Ungarn war der Tarif ausserordentlich hoch, so dass er geradezu prohibitiv wirkte. Vom Standpunkte der Verwaltung hat ja der Zonentarif wegen seiner grossen Einfachheit manches Verlockende; aber gerechter ist jedenfalls der Kilometertarif. Es ist unter allen Umständen billig, dass der, welcher mehr Kilometer durchfährt, auch mehr bezahlt. Werden nun die Bayerischen Vorschläge eingeführt, so hat sich das Publikum nicht zu beklagen. Die Sätze des vorgeschlagenen Tarifs bleiben bei gewöhnlichen Zügen in der II. und III. Klasse bis zu einer Entfernung von 225 km fast durchweg unter den Ungarischen Sätzen und nähern sich den Oesterreichischen, bleiben zum Theil auch unter denselben. Bei Schnellzügen berechnet sich die Taxe in der I. und II. Klasse durchweg billiger als in Oesterreich und theilweise niedriger, theilweise etwas höher als in Ungarn. Nur die III. Klasse wäre in Oesterreich bei Schnellzügen durchgehends etwas billiger, weil bei uns der Zuschlag gleichmässig 1 ₰, in Oesterreich in der III. Klasse nur etwa 0,85 ₰ beträgt. In finanzieller Hinsicht würde der von uns vorgeschlagene Tarif bei gleichbleibender Frequenz einen Ausfall von 7 300 000 ℳ ergeben. Wir nehmen aber an, dass spätestens in 6 bis 7 Jahren die jetzige Reineinnahme wieder hergestellt wird. Es ist ja möglich, ich möchte fast sagen, wahrscheinlich, dass sich diese Ausgleichung noch rascher vollziehen wird, aber unter allen Umständen würden mehrere Jahre vergehen, bis wir wieder zu unserer dermaligen Reineinnahme kommen.. Ich bin nun bis jetzt immer von der Voraussetzung ausgegangen, dass der Einführung des ermässigten Tarifs in Bayern eine Verständigung mit den übrigen Deutschen Verwaltungen vorausgehen soll; ob eine solche Verständigung zu erzielen sein wird, das vermag ich im Augenblick ebenso wenig zu sagen, als ob wir nicht schliesslich im Interesse der Gleichmässigkeit in der Nothwendigkeit sein werden, von unseren Vorschlägen Abweichungen zuzulassen. Gegenwärtig sind die Verhandlungen ins Stocken gerathen .... Wenn noch einige Zeit verstreicht, bis wir zu einer Herabsetzung der Personentarife kommen, so möchte ich darin kein Unglück erkennen.

Wenn wir das Budget auf Herabsetzung des Personentarifs gründen, so werden wir jedenfalls einige Millionen an der Reineinnahme absetzen müssen, und es möchte mir fast scheinen, als ob wir für diese Millionen eine noch dringendere und nothwendigere Verwendung finden, als die Herabsetzung der Personentarife. Wenn aber innerhalb der Finanzperiode eine Verständigung unter den Verwaltungen eintreten würde, so glaube ich, nach den Aeusserungen, welche ich in diesem Hohen Hause gehört habe, mich für ermächtigt halten zu dürfen, zu einer Herabsetzung der Personentarife zu schreiten."

In seinem Schlussworte zur Generaldiskussion wurde von dem Berichterstatter Abg. Frhrn. von Stauffenberg noch ausgeführt, der Herr Minister habe mit vollem Recht bemerkt, dass es ausserordentlich leicht sei, in Volksversammlungen die weitgehendsten Beschlüsse in dieser Beziehung feststellen zu lassen, während in den gesetzgebenden Versammlungen und bei der Königlichen Staatsregierung ein etwas langsameres Tempo nothwendigerweise platzgreifen müsse. Dabei sei aber doch nicht zu übersehen, dass ohne die Agitation in den Volksversammlungen die Staatsbahnverwaltungen sich kaum herbeigelassen hätten, wenigstens ein Projekt auf die Abminderung des Personentarifes auszuarbeiten. Man dürfe überzeugt sein, dass wir ohne die Agitation und ohne das Verdienst jener Männer, welche dieselbe durch ihre Schriften eingeleitet haben, auch nicht am Anfang einer solchen Reform stehen würden.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1891.

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1891 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von rund 500 km erfahren gegen 1 129 km im Jahre 1890 bezw. 1 064 km im Jahre 1889 und 1 055 km im Jahre 1888. Die für das Jahr 1891 angekündigten Eröffnungstermine konnten vielfach nicht eingehalten werden und dürfte schon deshalb im Jahre 1892 eine erheblich grössere Gesammtlänge von neuen Linien als im abgelaufenen Jahre zur Eröffnung kommen.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:

am 1. Juni	die Strecke Forchheim-Ebermannstadt	14,75 km
„ 7. September	die Lokalbahn Traunstein-Trostberg	21,36 „
„ 15. Oktober	die Lokalbahn Jossa-Brückenau	17,08 „
	zusammen	53,19 km

2. Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein in Berlin:
   - am 29. Januar die Schmalspurbahn Karlsruhe (Lokalbahnhof) - Spöck (Karlsruher Lokalbahnen) . . . . . 16,00 km
   - „ 13. Juli die Strecke Heidelberg - Edingen (Schlussstück der schmalspurigen Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim) 6,80 „
   - „ 12. August die schmalspurige Strecke Mainz-Hechtsheim (Mainzer Lokalbahnen) . . . . 8,00 „
   - „ 21. September die schmalspurige Strecke Bretzenheim - Lindenmühle (Zweiglinie der Strecke Mainz-Hechtsheim — Mainzer Lokalbahnen —) . . . . . 0,61 „

   zusammen 31,41 km

3. Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.[1])
   - am 1. Oktober die Strecke Weilerthal - Weiler (Seitenlinie der Bahnstrecke Schlettstadt-Markirch) . . . . . 9,39 km
   - „ 1. Dezember die Strecke Walburg-Wörth a. S. (Abzweigung der Bahnlinie Strassburg-Weissenburg) . . . . . 8,93 „

   zusammen 18,32 km

4. Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn:
   - am 1. Dezember die schmalspurige Strecke Güntersberge-Stiege (Fortsetzung der Bahnstrecke Gernrode-Güntersberge) . . . . . 5,10 km

5. Die Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München:
   - am 10. Juni die Theilstrecke Thalkirchen-Ebenhausen der Isarthalbahn (München-Wolfratshausen) . . . . . 15,7 km
   - am 27. Juli die Strecke Ebenhausen-Wolfratshausen . . . . . 8,2 „

   zusammen 23,9 km

6. Die Pfälzischen Eisenbahnen:
   - am 1. Juli die Theilstrecke Frankenthal-Grosskarlbach (schmalspurig) . . . . . 12,42 km

7. Die Preussischen Staatseisenbahnen und zwar:

a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona:
   - am 1. Juni die Strecke Gremsmühlen - Lütjenburg (Schlussstück der Linie Holsteinische Schweiz-Lütjenburg) . . . . . 13,30 km

b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin[2]):
   - am 1. April die Strecke Schöneberg - Potsdamer Bahnhof (Ringbahn) . . . . . 2,27 km
   - „ 25. Mai für den Güterverkehr und am 1. Juni für den Personenverkehr die Strecke Reichenbach i. Schles.-Oberlangenbielau . . . . . 6,14 „
   - „ 1. Juli für den Personenverkehr und am 12. August für den Güterverkehr die Strecke Bergen a. R.-Crampas-Sassnitz . . . . . 21,86 „
   - „ 1. Juli für den Personenverkehr und am 1. November für den Güterverkehr die Strecke Hirschberg-Warmbrunn . . . . . 5,24 „
   - „ 1. September für den Güterverkehr bezw. am 1. Oktober für den Personenverkehr die Strecke Forst-Weisswasser . . . . . 29,92 „
   - „ 15. November für den Güterverkehr die Strecke Nieder-Schönweide (Johannisthal)-Spindlersfeld . . . . . 4,08 „
   - „ 2. Dezember für den Personenverkehr und am 20. Dezember für den Güterverkehr die Strecke Warmbrunn - Petersdorf (Schlussstück der Nebenbahn Hirschberg-Petersdorf) 8,00 „

   zusammen 77,51 km

c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau[3]):
   - am 1. Dezember die Strecke Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz . . . . . 15,31 km
   - „ 15. Dezember die Strecke Grottkau-Glambach 26,85 „

   zusammen 42,16 km

d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg[4]):
   - am 1. April das Geleis für den Güterverkehr nach der Warthe bei Cüstrin . . . . . 0,65 km
   - „ 1. Juni die Strecke Tilsit-Heinrichswalde . 20,09 „
   - „ 1. August die Sekundärbahnstrecke Labiau-Heinrichswalde . . . . . 55,04 „

   zusammen 75,78 km

e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld:
   - am 15. Januar die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hörde (Rh.) und Hörde (B. M.) . 0,46 km
   - „ 1. April die Strecke Elberfeld-Steinbeck-Cronenberg (Seitenstrecke der Bahnlinie Düsseldorf-Hagen) . . . . . 10,60 „
   - „ 1. April die Strecke Rath (Rh.) - Ratingen . 1,70 „
   - „ 1. Oktober die Verbindungsbahn Hagen (Rh.)-Hengstei . . . . . 3,11 „
   - „ 1. Oktober die Strecke Hemer-Sundwig (Abzweiglinie der Bahnstrecke Fröndenberg-Menden-Hemer) . . . . . 1,80 „
   - „ 15. Oktober die Strecke Brügge-Oberbrügge (Theilstrecke der Neubaulinie Brügge-Dieringhausen) . . . . . 2,40 „
   - „ 1. Dezember die Strecke Hoffnungsthal-Immekeppel . . . . . 5,70 „

   zusammen 25,77 km

f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt[5]):
   - am 15. Dezember die Strecke Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg (Theilstrecke der im Bau begriffenen Bahnlinie Schmalkalden-Zella-Mehlis) . . . . . 10,63 km

g) die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.:
   - am 1. Juni die Strecke Hilders-Tann (Reststrecke der Linie Fulda-Tann) . . . . . 9,94 km
   - „ 15. November die Strecke Weilburg - Weilmünster (Theilstrecke der Neubaulinie Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach) . . . . 10,78 „

   zusammen 20,72 km

h) die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln[6]):
   - am 13. Februar das Verbindungsgeleise zwischen den Bahnhöfen Stolberg (Rh.) und Stolberg-Velau . . . . . 2,63 km
   - „ 15. Juli die Strecke Alsdorf-Herzogenrath . 6,65 „
   - „ 1. Oktober die Strecke Merchweiler-Göttelborn . . . . . 2,53 „

   zusammen 11,81 km

i) die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln[7]):
   - am 1. Februar die Anschlussbahn der Königlichen Geschossfabrik zu Siegburg an den Bahnhof daselbst.

k) die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg[8]):
   - am 1. Oktober die Strecke Salzwedel-Lüchow . 15,89 km
   - „ 15. November die Strecke Etgersleben-Unseburg (Theilstrecke der Bahnlinie Etgersleben-Förderstedt) . . . . . 9,55 „

   zusammen 25,44 km

8. Die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn (schmalspurig):
   - am 15. Juni die Theilstrecke Ronsdorf-Klarenbach . . . . . 6,20 km
   - „ 18. November die Reststrecke Klarenbach-Müngsten . . . . . 8,90 „

   zusammen 15,10 km

9. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
   - am 29. Dezember die schmalspurige Eisenbahn von Nagold nach Altensteig . . . . . 15,11 km

---

[1]) Am 1. Juni ist die bis dahin der Aktiengesellschaft „Pfalzburger Strassenbahn-Gesellschaft“ zu Strassburg gehörig gewesene, 5,77 km lange schmalspurige Bahn von Lützelburg nach Pfalzburg in das Eigenthum des Deutschen Reichs und in den Betrieb der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen übergegangen.

[2]) Auf der Strecke Berlin (Pankow) - Oranienburg ist am 1. Juni das neu erbaute zweite Geleis in Betrieb genommen worden.

[3]) Am 1. Juni wurde die Bahnstrecke Waltersdorf-Reisicht für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Dieselbe wurde bereits am 1. Oktober 1890 für den Güterverkehr in Betrieb genommen.

[4]) Die bisher nach der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 betriebene Bahnstrecke Danzig h. Thor-Neufahrwasser wird vom 1. Juni ab nach Maassgabe der Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements als Vollbahn betrieben.

[5]) Am 1. August ist das öffentliche Ladegeleis auf der Haltestelle Theissen in Betrieb genommen worden.

[6]) Die Strecke Eschweiler-Aue - Stolberg-Velau (2,17 km) ist am 13. Februar aufgehoben worden.

Am 3. März ist auf der Strecke Bedburg - Elsdorf das zweite Geleis in Betrieb genommen worden.

[7]) Vom 3. Juli ab werden die Personenzüge der Strecke Kettwig-Düsseldorf über die neue Verbindung Rath (bisher Rh.)-Düsseldorf-Derendorf-Düsseldorf Hauptbahnhof nach und von Düsseldorf (Bergisch-Märkisch) geleitet, während die Strecke Rath (Bergisch-Märkisch) - Grafenberg - Düsseldorf (Bergisch-Märkisch) für den Personen-, Gepäck- und Privatdepeschen-Verkehr ausser Betrieb gesetzt worden ist.

[8]) Am 28. Mai ist das zweite Geleis auf der Strecke Wasserleben-Vienenburg und am 4. Dezember das zweite Geleis zwischen den Stationen Oschersleben und Nienhagen der Strecke Magdeburg-Halberstadt dem Betriebe übergeben worden.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 7,32 km lange Strecke Düren-Kreuzau der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 181 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 188 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Reform der Personentarife.

In der Budgetkommission des Reichstags wurde in der Sitzung vom 19. d. Mts. bei Berathung des Etats der Reichs-Eisenbahnen die Tarifreform im Personenverkehr besprochen. Die Frage wurde durch den Referenten Dr. Hammacher angeregt, welcher, trotz der Steigerung der Arbeitslöhne und der Materialienpreise, das Resultat als ein günstiges bezeichnet. Der Chef der Reichs-Eisenbahnverwaltung, der Preussische Staatsminister Thielen, erwiderte: In Bezug auf die Reform des Personentarifs sei zunächst noch keine Aussicht auf eine Einigung unter den Einzelstaaten. Diese Ermässigung wäre auch bezüglich des Weitverkehrs sehr bedenklich und würde bedeutende Mehrausgaben erfordern. Auch wenn wir uns günstigerer finanzieller Verhältnisse erfreuten, würde eine Ermässigung bedenklich sein. Vor allem seien Reformbestrebungen zu begünstigen und Reformen beabsichtigt für den Nahverkehr, welcher 70,8 % des Verkehrs ausmache. Diese Reform dürfte auch keine finanziellen Bedenken haben. Ein Versuch sei seit Oktober 1891 im Berliner Nahverkehr gemacht worden, gewissermaassen ein „umgekehrter Zonentarif". Das finanzielle Ergebniss dieses Versuchs lasse sich noch nicht übersehen. Zur Probe sei absichtlich das Winterhalbjahr gewählt worden. Bewähre sich dieser Tarif, so sei damit wohl das Vorbild für weitere Reformen gegeben. Der Tarif sei sehr einfach und billig, trotzdem habe er nicht allgemein befriedigt, wenn er auch als eine grosse soziale Wohlthat anerkannt sei. Unter dem gegenwärtigen Tarif habe sich der Personenverkehr ausserordentlich stark entwickelt. Eine Reform sei auch darum so schwierig, weil in der öffentlichen Meinung und in der Presse die Meinungen sehr auseinandergehen und die Ansichten der gehörten Sachverständigen und Interessenten sehr verschieden seien. Nur darüber herrsche Uebereinstimmung, dass ein radikaler Zonentarif nicht wünschenswerth sei. Er wäre ein Sprung ins Dunkle, den nur Uebermuth oder Verzweiflung wagen könnten. Mit dem Preussischen Finanzminister stimme er in der Auffassung völlig überein, dass Sparsamkeit dringend nothwendig sei. Gleichwohl dürften die Hände nicht in den Schooss gelegt, sondern die Reformprojekte sollen genau geprüft und weitere Verhandlungen gepflogen werden. Was die Reform des Güterverkehrs betrifft, so konnte bis jetzt die Absicht, die Rohstofftarife zu reformiren, aus finanziellen Rücksichten nicht in Angriff genommen werden. Aus Rücksicht auf die schlechte Ernte und das Russische Ausfuhrverbot sei der Staffeltarif eingeführt worden. Die wirthschaftliche Wirkung desselben sei wegen der Kürze der Zeit noch nicht zu übersehen, in finanzieller Beziehung sei er nicht bedenklich, dürfte vielmehr noch eine kleine Mehreinnahme ergeben. Abg. Schrader stimmte zu, dass die Zonentarifreform nur vorsichtig und schrittweise vor sich gehen dürfe, aber die Zurückhaltung dürfe nicht zu weit gehen. Wichtiger als die Ermässigungen schienen möglichst gute und häufige Verbindungen im Fernverkehr.

Die Einnahmen des Etats wurden darauf nach den Ansätzen der Vorlage genehmigt.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung vom 21. d. Mts. gelangte der Staatshaushaltsetat für 1892/93 in erster Lesung zur Berathung.

Der Abg. Rickert hob hervor, dass die Staatseisenbahnen im Jahre 1890/91 einen Ueberschuss von 97 Millionen ergeben hätten, welcher im folgenden Jahre auf 11 Millionen zusammengeschmolzen sei; für das nächste Etatsjahr sei dagegen ein mögliches Defizit von 42 Millionen in Aussicht gestellt. Gerade das letzte sei das wirklich Bedenkliche, denn an und für sich sei ein Minderüberschuss von einigen Millionen bei einem Netz von 25 000 km nicht der Rede werth.

Auf eine Aeusserung des Abg. Hammacher, dass man so weit sei, die Staatseisenbahnen entweder verkaufen oder verpachten zu müssen, erklärte der Ministerpräsident Graf v. Caprivi: Es ist hier und an einer anderen Stelle die Rede gewesen von einer Verpachtung der Staatseisenbahnen, von einem Verlassen des Staatsbahnsystems über den Umfang hinaus, den er jetzt angenommen hat. „Ich erkläre hiermit, dass die Staatsregierung auf eine solche Idee einzugehen nicht imstande ist. Es sind in der Existenz der Staatsbahnen so starke staatliche Momente, von den militärischen bis zu denen der allgemeinen Politik, enthalten, dass die Staatsregierung darauf nicht würde eingehen können."

Einer längeren Rede des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, Thielen, welche ausführlich die Gründe darlegt, weshalb das Ergebniss des Staatseisenbahnbetriebes im laufenden Jahre sich ungünstiger gestaltet habe, entnehmen wir folgendes: Es ist dieses Ergebniss nicht durch unwirthschaftliche Maassnahmen und Unterlassungen der Verwaltung herbeigeführt. Der Staatsbahnbetrieb ist ein gewagtes Geschäft wie jedes andere Erwerbsunternehmen, er unterliegt denselben Bedingungen, wie die Privaterwerbs-Unternehmungen. Es unterliegt aber auch keinem Zweifel, dass in allen Erwerbsunternehmungen die Ausgaben eine unverhältnissmässige Höhe in den letzten Jahren erreicht haben. Bei dem Riesenunternehmen der Staatsbahnen drückt sich das nur viel schärfer aus und es gewinnt das in finanzieller Beziehung noch eine grössere Bedeutung dadurch, dass erfahrungsmässig in allen sinkenden Konjunkturen die Einnahmen viel rascher eine flache Linie einnehmen als die Ausgaben. Die Ausgaben verfolgen noch eine zeitlang eine aufsteigende Linie. Das gleicht sich im Laufe der Zeit aus beim Wiederanschwellen des Verkehrs, und darin liegt für uns ein gewisser Trost. Den breitesten Raum unter den Mehrausgaben im Voranschlage für die Eisenbahnverwaltung nimmt das Personal ein, da Löhne und Besoldung sehr erheblich gestiegen sind. Die Gründe dieser Erscheinung sind sehr klar. Die Verwaltung konnte nicht hinter der allgemeinen Erhöhung der Löhne zurückbleiben. Auch musste eine Vermehrung des Personals erfolgen. Der Verkehr hat zugenommen, dann haben wir die Dienststunden vermindert und sind mit einer Ausdehnung der Sonntagsruhe vorgegangen. Der zweite Grund der Vermehrung der Kosten liegt in der Vermehrung der Züge. Bezüglich des Güterverkehrs müssen sich ja die Züge an die Vermehrung des Verkehrs überhaupt anschliessen. Bezüglich des Personenverkehrs aber waren auf vielen Hauptlinien die Personenzüge absolut überlastet. Da mussten fast alle Züge mit zwei Maschinen fahren. Das entspricht nicht der Rücksicht auf die Betriebssicherheit. Wir sind daher auf den Hauptlinien zu einer Vermehrung der Züge übergegangen. Dazu kam die Erhöhung der Kohlenpreise, welche auf den grossen Streik zurückzuführen ist. Durch die Erhöhung der Kohlenpreise sind ungefähr 4 Millionen mehr gebraucht worden. Wir hatten in der Zeit des Streiks auch wesentlich mit Erschwerungen des Verkehrs im Kohlenrevier zu kämpfen, und wir haben infolge dessen auch vielfach aus dem Auslande zu sehr hohen Preisen Kohlen kaufen müssen. — Wir haben dabei die Erfahrung gemacht, dass unsere einheimischen Kohlen besser zu verwenden sind, als die fremden, namentlich die Englischen. An den Nachwehen dieser Zeit leiden wir heute noch, da wir noch einen grossen Theil theuer angekaufter Vorräthe besitzen. Die Unterhaltungskosten des Betriebsmittelparks haben ebenfalls zu erheblichen Mehrausgaben Veranlassung gegeben.

Wir sind in den Etat des laufenden Jahres am 1. April 1891 mit einem Betriebsmittelpark eingetreten, der durch die unmittelbar vorhergegangene Periode alleräusserster Anstrengungen abgenutzt war. Wir konnten die Wiederherstellung der Lokomotiven und Wagen nicht in dem Maasse vornehmen, wie es eigentlich nothwendig gewesen wäre, wie es namentlich nothwendig gewesen wäre, wenn man lediglich wirthschaftliche Rücksichten hätte wollen gelten lassen. Wir haben die Betriebsmittel, Lokomotiven sowohl wie Wagen, bis zum letzten Athemzuge in Betrieb halten müssen. Die ausserordentlich grossen Kosten der Herstellung haben sich dadurch naturgemäss zum grossen Theil abgewälzt auf das laufende Jahr. Wir haben auch diese Wiederherstellung, nachdem die Fluth des Verkehrs einigermaassen ablief, sofort in die Hand nehmen müssen. Wir haben dabei gleichzeitig eine Verbesserung unseres Betriebsmaterials, der Güterwagen, vornehmen können und nach unserer Auffassung auch vornehmen müssen, das ist die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen. Wir sind heute so weit, dass wir von unseren Güterwagen bereits gegen 30 000 Stück in der Tragfähigkeit erhöht haben, und zwar um 25 %, so dass wir also 7 000 Wagen à 10 t damit mehr gewonnen haben.

Es wäre unwirthschaftlich gewesen, diese Maassnahmen etwa hinauszuschieben und allmählich vorzugehen, unwirthschaftlich einmal deswegen, weil durch diese Maassregel grosse finanzielle Erfolge zu erzielen sind, und zweitens unwirthschaftlich deswegen, weil gerade die vorhin geschilderten Verhältnisse es zu wege gebracht haben, dass wir eine grosse Anzahl von unseren Güterwagen in die Werkstätten haben ziehen müssen. Die 7000 Wagen, die wir auf diese Weise gewonnen haben, haben uns verhältnissmässig ausserordentlich wenig gekostet. Das Rangiren und Befördern derselben kostet, so zu sagen, gar nichts. Es ist also dadurch ein sehr wesentlicher Erfolg erzielt worden.

Es sind endlich die Kosten für die Vermehrung der Betriebsmittel und die Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues auch über den Etat ziemlich bedeutend hinausgegangen. Dieselben Umstände, die dazu geführt haben in den letzten Monaten des Etatsjahres 1890/91, den Betriebsmittelpark in aussergewöhnlicher Weise in Anspruch zu nehmen, haben naturgemäss auch dahin geführt, dass der Oberbau der Bahnen in dieser Periode ganz ausserordentlich in Anspruch genommen worden ist. Dazu kam, dass die elementaren Ereignisse ausserordentlich ungünstig auf den Zustand der Bahnen gewirkt haben. Es haben auch in dieser Beziehung sehr erhebliche Mehrausgaben angelegt werden müssen, und zwar um so erheblicher, als auch hier die Erhöhung der Löhne und die Erhöhung der Materialpreise eine grosse Rolle spielen.

Angesichts der unbestreitbaren Thatsache, dass das Ergebniss der Staatseisenbahn-Verwaltung ein minder günstiges geworden ist, stimme ich mit dem Herrn Finanzminister darin vollständig überein, dass hierin eine dringende Mahnung zur Sparsamkeit liegt.

Eine solche Periode hat aber doch andererseits auch eine gewissermaassen wohlthätige Wirkung, und zwar insofern, als sie Veranlassung gibt, genau zu prüfen, ob auch noch alles in Ordnung und so ist, wie es erwartet werden muss, ob auch noch jedes Organ der grossen Verwaltung seine Schuldigkeit thut und nach der bestehenden Ordnung der Dinge in vollem Maasse thun kann. Auch in der Beziehung erkenne ich die mir obliegende Pflicht an und werde bemüht sein, dieselbe nach meinen besten Kräften zu erfüllen.

Die gegenwärtige Situation legt aber andererseits der Staatsverwaltung auch die Verpflichtung auf, in der Ausgestaltung und Vervollkommnung des Verkehrswesens, sofern damit eine erhebliche Verminderung der Einnahmen oder Vermehrung der Ausgaben oder gar beides verknüpft ist, eine vorsichtige Zurückhaltung zu beobachten. Unter diesen Gesichtspunkt fallen zunächst zu meinem lebhaften Bedauern auch die bereits vielfach geplanten und in Vorbereitung begriffenen umfassenderen Reformen und Ermässigungen im Personen- und Gütertarif.

Die Reform des Personentarifs ist in der letzten Zeit mit einer Wärme in den Vordergrund geschoben worden in der Presse, wie in öffentlichen Versammlungen, dass man glauben sollte, es wäre jeder Tag verloren, der uns noch trennt von der Einführung des allein selig machenden Zonentarifs, und zwar des Zonentarifs in der allerradikalsten Form. Ich hege nicht die Ueberzeugung, dass die Reform des Personentarifs so überaus dringend ist, dass sie auch in Zeiten einer minder günstigen allgemeinen Finanzlage des Staats unbedingt durchgeführt werden muss. Ich bin zu dieser Ueberzeugung gekommen erstens durch die Thatsache, dass auch unter der Herrschaft des gegenwärtigen Personentarifs der Verkehr noch sehr erheblich gewachsen ist und fortwährend im Wachsen begriffen ist. Es führte mich aber auch fernerhin zu dieser Ueberzeugung der Umstand, dass im Lande, wie in den betheiligten und gehörten wirthschaftlichen Kreisen zur Zeit die Frage, in welcher Hauptrichtung und in welchen Hauptpunkten eine Reform des Personentarifs durchzuführen sein würde, noch nicht genügend geklärt ist.

Mein Herr Amtsvorgänger hat seiner Zeit ein Projekt einer Reform des Personentarifs herausgegeben und namentlich die Bezirks-Eisenbahnräthe darüber um ein Gutachten ersucht. — Jeder Bezirks-Eisenbahnrath aber hat ein anderes Gutachten abgegeben. Es hat keiner den Entwurf, wie er vorgelegt worden ist, sich vollständig zu eigen gemacht, es hat aber auch jeder immer wieder etwas anderes gewollt, wie der andere. Der eine wollte die Retourbillets abschaffen, der andere sie beibehalten. Die IV. Klasse ist von einzelnen als zu beseitigen angesehen, während andere behaupten, sie wäre absolut unentbehrlich. Der eine will die Gepäckfreiheit vollständig abgeschafft wissen und einen niedrigeren Tarif einführen, der andere will in der Beziehung einen Mittelweg gehen, der eine will Zuschläge für die Schnellzüge, der andere verwirft die Zuschläge.

Es geht also daraus hervor, dass man sich im Lande selbst darüber noch nicht klar ist, nach welcher Richtung die Reform gehen soll. Nach meiner Ansicht würde die Reform wesentlich darin zu suchen sein, dass der Personentarif auf einfache und übersichtliche Normen und auf Preise zurückgeführt wird, die mit der Art der Beförderung thunlichst im Einklange stehen, und dass endlich, namentlich im Nahverkehr, Erleichterungen geschaffen werden, die jedermann zu gute kommen.

Inzwischen hat die Staatseisenbahn-Verwaltung, wie Sie wissen, einen Versuch bezüglich des Nahverkehrs gemacht, ich meine die Einführung des Vorortstarifs für Berlin. Alle Wünsche haben wir damit auch nicht befriedigt, wie das ja im Eisenbahnleben überhaupt nicht möglich ist. Aber ich glaube doch ohne Ueberhebung sagen zu können, dass im grossen Ganzen dieser sehr einfache, sehr übersichtliche Tarif als eine grosse Wohlthat anerkannt worden ist.

Mehr noch als im Personenverkehr bedauere ich, dass die gegenwärtige allgemeine Finanzlage des Staates es zur Zeit wenigstens nicht gestattet, mit grösseren Reformen und Ermässigungen im Güterverkehr vorzugehen. Es ist vorhin vielfach der Getreide-Staffeltarif erwähnt worden; es ist ja auch der Staffeltarif, wenn Sie wollen, gewissermaassen der Versuch einer theilweisen Reform des Gütertarifs. Soweit ich unterrichtet bin, haben nicht blos der Bezirks-Eisenbahnrath in Bromberg, sondern auch der ebenfalls gehörte in Berlin und auch in Breslau sich dahin ausgesprochen, dass der Staffeltarif für Getreide, wenn auch unter gewissen Modifikationen und Bedingungen beibehalten werden solle. Wenngleich also nach den Ausführungen des Herrn Finanzministers und nach meiner übereinstimmenden Auffassung zunächst eine Periode der Zurückhaltung für die Staatseisenbahn-Verwaltung angebrochen ist, so ist es doch durchaus nicht etwa die Absicht derselben, nunmehr, da sie mit umfassenden Reformen nicht vorgehen kann, ihrerseits die Hände in den Schooss zu legen; im Gegentheil, wir halten diese Zeit für willkommen dazu, die verschiedenen Reformprojekte, die vorliegen, näher zu prüfen und besser abzuklären, um dereinst zu hoffentlich bald eintretender günstigerer Zeit damit vorgehen zu können.

Andererseits ist die Staatseisenbahn-Verwaltung bemüht gewesen und wird auch ferner bemüht bleiben, im eigentlichen Betriebe Verbesserungen und Vervollkommnungen einzuführen: im Personenverkehr, in Bezug auf die Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Sicherheit der Beförderung, im Güterverkehr in Bezug auf die Regelmässigkeit und Beschleunigung des Dienstes, für das Personal in Bezug auf die Verminderung der Gefahr. In dieser Beziehung ist bereits manches geschehen und manches in Vorbereitung begriffen. Ich glaube heute davon absehen zu dürfen, Einzelheiten Ihnen vorzuführen; ich nehme an, dass demnächst in der Kommission und auch bei den Berathungen hier im Hause sich dazu noch Gelegenheit ergeben wird.

Es ist der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte zunächst einmal festgestellt werden, welchen Einfluss die Nebenbahnen auf die Rentabilität des Staatsbahnnetzes überhaupt ausüben. Diese Frage ist genau ziffermässig sehr schwer zu beantworten, da für die betreffenden Bahnen kein besonderer Etat, auch keine besonderen Einnahmen- und Ausgabenkontrole geführt werden. Die Berechnungen, die meinerseits auf Grund des vorhandenen Materials angestellt sind, lassen darüber wenigstens keinen Zweifel, dass die Nebenbahnen sich im Durchschnitt zu einem Betrage rentiren, der dem landesüblichen Zinsfusse mindestens gleichkommt und ihn, wenn man den Einfluss der Nebenbahnen auf den Verkehr der Hauptbahnen hinzurechnet, nicht unerheblich übersteigt.

Ferner ist als eine beklagenswerthe Folge der Verstaatlichung der Eisenbahnen hingestellt, dass Tarifreformen eigentlich dadurch ausgeschlossen oder wenigstens nicht in dem Maasse erfolgt seien, wie das früher unter der Herrschaft des sogen. gemischten Systems der Fall gewesen sei.

Der Herr Finanzminister hat Ihnen schon mitgetheilt, dass nach den Aufstellungen, die gemacht worden sind, die Ermässigungen, die seit dem Beginn der Verstaatlichung auf dem Netz der Preussischen Staatseisenbahnen und auf den benachbarten von dem Einfluss der Staatsbahnen abhängigen sonstigen Deutschen Bahnen eingetreten sind, ungefähr den Betrag von jährlich 100 Millionen erreicht, also immerhin eine ganz erhebliche Ermässigung, die dem wirthschaftlichen Leben zu gute gekommen ist.

Es ist aber auch seit der Zeit in manchen anderen Richtungen, die sich der strikten Berechnung entziehen, eine wesentliche Verbesserung der Lage der Verkehrsinteressenten eingetreten, es ist namentlich das eingetreten, dass jetzt wenigstens jeder mit gleichem Maasse gemessen wird, während früher unter der Herrschaft der Privatbahnen derjenige, der sich der Gunst erfreute, an einer von der Nachbarbahn konkurrenzirten Linie zu liegen, billigere Tarifsätze hatte; derjenige aber, der mitten im konkurrenzfreien Lande lag, die hohen Sätze bezahlen musste, die die Privatbahnen für gut

fanden einzuführen. Unter der Herrschaft der gemischten Systeme ist noch kurz vor der Verstaatlichung eine 20 % Erhöhung der Tarife vorgenommen worden, die die Staatsbahnen erst nachher wieder abgeschafft haben. Es hat sich eine viel grössere Stetigkeit und eine viel grössere Gleichmässigkeit des ganzen Eisenbahnwesens durch die Verstaatlichung der Bahnen angebahnt, und darin liegt — ich glaube, die Uebereinstimmung aller wirthschaftlichen Zweige des Landes zu finden — eine der grössten Wohlthaten der Verstaatlichung.

Wenn ich hier die Leistungen der Staatseisenbahn-Verwaltung in der Hochfluth des Verkehrs vorführen wollte — wir hängen gewöhnlich unsere Erfolge nicht an die grosse Glocke — so dürfte ich vielleicht nur ein Beispiel hervorheben. Es hat bekanntlich die Ausstellung des heiligen Rocks in Trier im Spätherbst stattgefunden: wir haben, ohne dass irgendwie der allgemeine Verkehr in Gütern oder Personen dadurch alterirt worden wäre, diesen Verkehr bewältigt, der in den besten Perioden täglich bis zu 70 000 Menschen nach Trier gebracht hat. Es ist von denen, die der Sache näher gestanden haben, das Lob der Staatseisenbahn-Verwaltung damals in allen Tonarten gesungen worden. Wir haben im ganzen etwa 1 800 000 Menschen befördert, ohne dass irgend welche Störung vorgekommen ist.

Ich gebe mich der Hoffnung hin, dass Sie aus diesen kurzen Bemerkungen die Ueberzeugung gewinnen werden, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung noch auf dem Posten ist, und, wenn auch die Zeiten nicht so günstig sind, dass sie mit grossen Reformen hervortreten kann, sie doch ihre Pflicht in vollstem Maass erfüllen und mit Hingebung aller ihrer Kräfte bestrebt sein wird, ihrer grossen Aufgabe nach wie vor gerecht zu werden. (Lebhafter Beifall).

Zur Einführung der Einheitszeit in Deutschland.

In betreff der Frage wegen Einführung der Einheitszeit in Deutschland ist es jedenfalls erfreulich, wenn nicht nur seitens der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch aus weiteren Kreisen der Bevölkerung berufene Stimmen laut werden, welche für diese Einführung sprechen. Wir theilten in Nr. 6 S. 60 d. Ztg. die mit grosser Mehrheit beschlossene Erklärung des Deutschen Handelstags mit. Wir können heute eine weitere derartige Ausserung mittheilen.

Wie im Münchener Magistrat mitgetheilt wurde, haben sich 23 Bayerische Städte der Anregung der Stadt Straubing angeschlossen, mit dem 1. April, zu welcher Zeit die Einheitszeit im inneren und äusseren Bahn- und Postdienst in Bayern eingeführt wird, dieselbe auch für das bürgerliche Leben zu rezipiren.

Unfälle im Monat November 1891.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1891 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 5 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 267 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 280 Personen verunglückt, sowie 51 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 125 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 9 getödtet und 3 verletzt, und zwar entfallen: je 2 Tödtungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (linksrh.) und zu Bromberg, je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau, zu Hannover und zu Magdeburg, je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Köln (linksrh.) und zu Magdeburg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 49 getödtet und 173 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 6 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 24 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 37 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 734,44 km Betriebslänge und 985 870 414 geförderten Achskilometern) 292 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld, zu Köln (rechtsrh.) und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,53 km Betriebslänge und 31 321 614 geförderten Achskilometern) 25 Fälle und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn 24 Fälle und auf die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn 1 Fall.

Betriebseröffnungen.

Brölthaler Eisenbahn. Die Strecke Hennef-Beuel ist am 1. Dezember 1891 und die Theilstrecke Hennef-Buchholz am 20. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. ist in der nicht an der Eisenbahn gelegenen Stadt Zirke a. W. eine Eisenbahn-Güternebenstelle für Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut eröffnet worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Vom 11. d. Mts. ab ist die Station Vettweiss für die Zeit nach Abfahrt des Personenzuges 68 bis zum Dienstschluss, also von 9 Uhr 56 Minuten Nachmittags (M. E. Z.) bis nach erfolgter Rückmeldung des Personenzuges 73, als Halte- und Blockstation eingerichtet.

Die Station ist während dieser Zeit nur für den Personen- und Gepäckverkehr geöffnet, für den Güter-, Eilgut-, Vieh- und Privatdepeschen-Verkehr dagegen geschlossen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Seit dem 1. d. Mts. ist auf der Haltestelle Niederhövels der Geldverkehr zugelassen worden.

Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.

Wie der „Berl. Act.“ erfährt, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Erweiterung der eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen nach der Richtung in Aussicht genommen, dass an einzelnen Orten künftighin auch Vorlesungen über die für die Eisenbahnverwaltung immer mehr Bedeutung gewinnende elektrotechnische Wissenschaft gehalten werden.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Die Leitung des Betriebes der am 31. Dezember 1888 dem Betriebe übergebenen, von Farge über Blumenthal nach Vegesack führenden 10,33 km langen Bahnstrecke, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist, hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover übernommen und führt denselben für Rechnung der Eigenthümerin. Die unmittelbare Leitung des Betriebes ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Bremen übertragen worden.

Im Betriebsjahre 1890/91 wurden befördert 83 958 Personen, 89 t Gepäck und 53 412 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 21 468 ℳ, aus dem Güterverkehr 52 189 ℳ und aus sonstigen Quellen 867 ℳ, zusammen 74 524 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 28,8 %, aus dem Güterverkehr 70,0 % und aus sonstigen Quellen 1,2 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 2 250 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 6 373 ℳ, für den Verkehrsdienst 17 695 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 18 381 ℳ, zusammen 44 699 ℳ; mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 29 825 ℳ, welcher in Hundertheilen des verwendeten Anlagekapitals 3,03 beträgt.

Von dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 34 668 ℳ sind 26 978 ℳ zur Rückzahlung von gewährleisteten Vorschüssen usw., 6 725 ℳ zur Ausstattung des Reservefonds und 930 ℳ zur Deckung von Verwaltungsunkosten usw. verwendet worden.

Werra-Eisenbahn.

Das Gesammtergebniss des Jahres 1891 weist im Vergleich mit dem Vorjahre 110 935 ℳ Mehreinnahme auf. Hiervon entfallen auf den Personenverkehr 28 125 ℳ und auf den Güterverkehr 82 810 ℳ.

Die Gesellschaft hat bekanntlich durch landesherrliches Privileg vom 27. August 1890 behufs Abstossung der Restschuld für die Strecke Coburg-Bayerische Landesgrenze (742 000 ℳ), für den Bau der Strecke Coburg-Rodach (331 000 ℳ), für Tilgung einer schwebenden Schuld (157 000 ℳ), für Beschaffung von Betriebsmitteln (691 000 ℳ), für Neuanlagen (560 000 ℳ) und für unvorhergesehene Fälle (519 000 ℳ) die Ermächtigung zur Ausgabe einer Anleihe von 3 Millionen Mark erhalten. Von dieser Anleihe wurde im Jahre 1890 ein Betrag von 1 500 000 ℳ zu 3½ % begeben. Die zweiten 1 500 000 ℳ gelangen demnächst als 4prozentige Prioritätsobligationen in den Verkehr.

Brandversicherungs-Verein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

Das gemeinnützige Bestreben des am 1. Januar 1890 in Wirksamkeit getretenen Brandversicherungs-Vereins Preussischer Staatseisenbahn-Beamten hat so allgemeinen Anklang unter den Staatseisenbahn-Beamten aller Klassen gefunden, dass dem Vereine z. Zt. bereits über 25 000 Mitglieder mit einer Versicherungssumme von rund 85 000 000 ℳ angehören. Ausserdem zählt der Verein etwa 2 600 Mitglieder, welche nach Ablauf ihrer gegenwärtigen Versicherung bei anderen Gesellschaften, beim Vereine versichern werden. Der Verein bildet demnach bereits jetzt eine ansehnliche Versicherungsanstalt. Im Jahre 1890 hat der Verein an Eintrittsgeldern und Beiträgen rund 50 000 ℳ vereinnahmt und in 53 Fällen Brandentschädigungen von zusammen rund 11 600 ℳ gezahlt. Nach Deckung der geringen Konzessionirungs-, Einrichtungs- und Verwaltungskosten und der erforderlichen Reservirungen für nachträglich angemeldete Schäden ist ein Reinüberschuss von rund 27 600 ℳ verblieben, welcher dem Reservefonds überwiesen ist. Für das Jahr 1891 steht ein noch günstigerer Abschluss in Aussicht. Einschliesslich der am 1. d. Mts. fälligen Beiträge betrugen die Mittel des Vereins im Anfange des laufenden Jahres bereits weit über 100 000 ℳ. Die Vereinsmittel werden von der Königlichen Generaldirektion der Seehandlungs-Sozietät zu Berlin verwaltet. Der auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit begründete Verein bietet den Reichs- und Staatseisenbahn-Beamten, auch den abgelegen wohnenden und den wenig bemittelten, eine bequeme und billige Gelegenheit zur Versicherung ihres beweglichen Gutes. Der Verein, welcher in Elsass-Lothringen und in sämmtlichen Staaten konzessionirt ist, in welchen Preussische Staatseisenbahnen sich befinden, leistet den vom Brandschaden betroffenen Mitgliedern schnelle und ausreichende Hilfe. Die Versicherungen werden, mit Ausnahme derjenigen im Regierungsbezirke Cassel und in Waldeck, fortdauernd abgeschlossen, so dass eine Erneuerung der Versicherung nur bei Aenderung der Versicherungssumme nothwendig ist. Die Mitgliedschaft erlischt nicht durch Pensionirung des Beamten; auch die Wittwen von Mitgliedern können die Versicherung fortsetzen.

Braunschweigische Strassenbahn.

Die Betriebseinnahme im Jahre 1891 betrug 193 197 ℳ gegen 189 777 ℳ im Vorjahre. Die Dividende dürfte daher voraussichtlich in derselben Höhe wie im Vorjahre (5 %) festgesetzt werden.

Breslauer Strassenbahn.

Im Jahre 1891 betrugen die Einnahmen 985 930 ℳ gegen 926 900 ℳ, mithin mehr rund 59 000 ℳ.

Erfurter Strassenbahn.

Die Gesammteinnahme im Jahre 1890/91 betrug nach dem Geschäftsbericht 169 590 ℳ, mithin 3 717 ℳ mehr als im Vorjahre. Nach Abzug von 13 983 ℳ für Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 14 788 ℳ, wovon 5 % Dividende auf das 250 000 ℳ betragende Aktienkapital vertheilt werden sollen.

Aus Frankreich.

Geldbeschaffung für die Einschienenbahn Feurs-Panissières.

Zum Bau der Einschienenbahn Feurs-Panissières ist das Loiredepartement gesetzlich ermächtigt worden, eine mit höchstens 4,2 % verzinsliche und innerhalb 70 Jahren rückzahlbare Anleihe von 600 000 Frcs. aufzunehmen. Behufs Verzinsung und Tilgung dieser Anleihe ist dem Departement ferner gestattet worden, einen Zuschlag von 0,50 Cts. zum Stammbetrag der vier direkten Steuern von 1892 an 70 Jahre lang zu erheben.

Verlegung des Gesellschaftssitzes der Südfrankreich-Eisenbahn.

Durch Beschluss des Verwaltungsrathes vom 18. Dezember 1891 ist der Gesellschaftssitz der Südfrankreichbahn (compagnie des chemins de fer du Sud de la France) am 15. Januar d. J. von der Rue d'Anjou Nr. 78 nach der Rue de la chaussée d'Antin Nr. 66 in Paris verlegt worden.

Fälschung von Freifahrtkarten.

Im Juli 1891 beklagten sich die Eisenbahngesellschaften beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten über die von den Aufsichtsbeamten des Ministeriums ausgeführten häufigen Reisen. Die angestellte Untersuchung förderte zu Tage, dass neben den von den Beamten des Ministeriums gebrauchten Karten noch zahlreiche andere von gleicher Form wie die genannten im Umlauf waren; die gefälschten Karten waren von dem Fälscher für 500 bis 900 Frcs. an Personen, die häufig zu reisen haben, verkauft. Kurze Zeit darauf verhaftete man einen ehemaligen Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der die gefälschten Karten hatte anfertigen lassen, ferner verschiedene Personen, die sich ihrer bedient hatten. Nunmehr sind der Fälscher, der Stecher, welcher zugleich das Papier lieferte, 2 Kartenverkäufer und etwa 10 Personen, die sich solcher Karten bedient haben, vor dem Zuchtpolizeigericht des Betruges (escroquerie) angeklagt worden.

Einnahmen der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse im 1. Halbjahr 1891.

Die vom „Journal officiel" kürzlich veröffentlichten Einnahmen der Bahnen von allgemeinem Interesse (d'intérêt général) weichen von unserer kurzen Mittheilung in Nr. 78 S. 754 Jahrg. 1891 d. Ztg. insofern ab, dass sie auch die im Betriebe der kleinen Gesellschaften befindlichen Linien von allgemeinem Interesse umfassen, während unsere frühere Mittheilung nur die grossen Netze berücksichtigte.

Die Gesammtlänge betrug nach dem „Journal officiel" am 30. Juni 1891 33 799 km, wobei 152 km Gemeinschaftsstrecken nur einmal in Ansatz gebracht sind. Von der gegen das Vorjahr eingetretenen Längenvermehrung von 504 km entfallen auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 121 km, ausschliesslich der 59 km der dem Netz einverleibten Linie Alais-Rhone, auf die Orléansbahn 104 km, auf die Westbahn 66 km infolge Einverleibung einer früheren Lokalbahn, auf die Südbahn (Midi) 42 km, auf die Südfrankreichbahn (Sud de la France) 64 km, auf die allgemeine Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen 33 km, auf die Departementsbahn-Gesellschaft 22 km, auf das Staatsbahnnetz 7 km und auf die nicht konzessionirten Bahnen 45 km; ausserdem hat die Ostbahn ein 8 km langes Anschlussgeleis nur für Militärsendungen eröffnet. In diesen Zahlen sind zugleich die von Französischen Gesellschaften auf fremden Gebieten betriebenen Strecken, und zwar 2 km in Belgien und 19 km in der Schweiz einbegriffen, während die von Belgischen Gesellschaften in Frankreich betriebenen 9 km nicht eingeschlossen sind.

Die Einnahmen betrugen im ganzen 538 504 000 Frcs. (10 169 000 Frcs. mehr als im gleichen Zeitraum 1890); hiervon entfielen auf die grossen Gesellschaften 517 150 000 (+ 9 421 000) Francs, auf das Staatsbahnnetz 17 165 000 (+ 608 000) Frcs., auf die verschiedenen Gesellschaften 3 446 000 (+ 89 000) Frcs. und auf die nicht konzessionirten Bahnen 543 000 (+ 51 000) Frcs. Die kilometrische Einnahme beträgt bei den grossen Gesellschaften 17 051 (+ 1,08 % gegenüber 1890), beim Staatsbahnnetz 6 448 Frcs. (+ 3,66 %), bei den verschiedenen Gesellschaften 7 004 Frcs. (— 22,11 %) und bei den nicht konzessionirten Bahnen 1 758 Frcs. (— 5,74 %). Bei den grossen Gesellschaften ist die Einnahmesteigerung fast allgemein; nur die Nordbahn hat 606 000 Frcs. (0,6 %) und die Rhône-Mont-Cenisbahn 117 000 Frcs. (5 %) verloren. Dagegen hat die Ostbahn 1 749 000 Frcs. (2,67 %), die Westbahn 1 515 000 Frcs. (2,36 %), die Orléansbahn 1 784 000 Francs (1,19 %), die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 4 180 000 Frcs. (1,04 %), die Südbahn 563 000 Frcs. (1,36 %), die Gürtelbahn 207 000 Frcs. (6,74 %) und die Grosse Gürtelbahn 207 000 Frcs. (7,05 %) Mehreinnahme gegenüber dem 1. Halbjahr 1890 erzielt. Von den Nebenbahngesellschaften hat die Südfrankreichbahn 92 000 Frcs. (8,72 %), die Gesellschaft Vassy-Saint Dizier 18 000 Frcs. (2,08 %), Arles-Saint Louis-du-Rhône 8 400 Frcs. (7,86 %), Chauny-Saint Gobain 4 600 Frcs. (2,61 %), La Croix-Rousse-Sathonay 3 000 Frcs. (2,4 %) und Bazancourt-Bethenville 2 300 Frcs. (2,34 %) gewonnen; dagegen haben die Gesellschaften Somain-Anzin 78 000 Frcs. (3,8 %), Médoc 15 000 Frcs. (3,06 %), Vorortbahn von Marseille 2 700 Frcs. (1,71 %), Enghien-Montmorency 2 300 Frcs. (4,04 %) und Vassy-Doulevant-le-Château 1 600 Frcs. (5,38 %) verloren.

Von der Balkanhalbinsel.

Türkei.

Ueber die Verkehrsverhältnisse der Orientalischen Eisenbahnen, deren finanzielle Ergebnisse für das Jahr 1890 wir bereits im vorigen Jahrgang behandelt haben, macht die Zeitschrift der Französischen Handelskammer in Konstantinopel folgende Angaben: Auf der Linie Konstantinopel-Adrianopel-Philippopel-Sarembey-Bellowa, sowie auf deren Zweigbahnen Tirnowa-Jamboli und Kulleli-Burgas-Dedeagatsch (zusammen 817 km) wurden im Jahre 1890 2 319 954 Reisende, 3 423 t Gepäck, 2 806 Hunde, 342 793 t Güter und 84 481 Stück Vieh befördert. Von den Personen benutzten 22 448 die I., 341 042 die II. und 1 956 464 die III. Klasse; vom Gepäck waren 2 536 t frachtpflichtig und nur 887 t frachtfrei. Die Güter zerfielen in 5 249 t Eilgut, die im ganzen 1 292 280,5 km oder durchschnittlich 246,2 km die Tonne zurücklegten, und in 337 544 t Frachtgut, von denen 19 441 t nach dem Tarif 1. Klasse, 7 529 t nach dem Tarif 2. Klasse, 14 833 t nach dem Tarif 3. Klasse und 295 741 t nach Ausnahmetarifen (tarifs spéciaux) abgefertigt wurden und die im ganzen 73 034 871,8 km oder durchschnittlich 216,4 km die Tonne zurücklegten. Die beförderten Thiere wurden durchschnittlich je 296 km weit befördert und bestanden

aus 192 Pferden und Mauleseln, 3 373 Haupt Hornvieh und 80 916 Haupt Kleinvieh (Schafe, Ziegen und Schweine).

Um die Konzession für die geplante Eisenbahn Salonich-Dedeagatsch (vgl. Nr. 89 S. 850 Jahrg. 1891 d. Ztg.) hat sich jetzt auch Herr R. Baudony im Namen einer Französischen Finanzgruppe beworben.

Unter dem Schutze des Trustees Executors and Securities Insurance Corporation hat sich in London (angeblich unter gleichzeitiger Betheiligung Französischer und Deutscher Kapitalkreise) die Oriental public works Company gebildet, um in der Türkei Konzessionen für Eisenbahnen und andere öffentliche Arbeiten zu erwerben und deren Ausführung zu unternehmen.

Rumänien.

In der bei Eröffnung der Kammer am 27. November 1891 gehaltenen Thronrede wird eine Reihe von Gesetzentwürfen angekündigt, u. a. ein solcher bezüglich der Herstellung neuer Eisenbahnanschlüsse an Oesterreich-Ungarn, ein anderer bezüglich des Baues einer Eisenbahn von Krajowa nach Bukarest, welche die Verbindung mit dem Westen verkürzen wird, endlich ein dritter bezüglich des Hafenbaues in Küstendsche.

Bei der anfangs Dezember 1891 erfolgten Umbildung des Ministeriums Catargiu hat der bisherige Minister der öffentlichen Arbeiten Olanescu, welcher seine Entlassung eingereicht hatte, sein Amt auch ferner behalten.

Serbien.

Auf den Serbischen Staatsbahnen wurden im Jahre 1890 im ganzen 9C8 005 Zugkm geleistet, und zwar 71 139 von den Orientexpresszügen, 659 658 von Personen- und gemischten Zügen, 130 750 von Güterzügen und 46 458 von Dienstzügen. Befördert wurden damit 3 265 Reisende in den Orientexpresszügen, 286 661 Reisende in Personen- und gemischten Zügen und 49 143 Militärpersonen, ferner 1 354 t Gepäck, Fahrzeuge und Hunde, 637 t Eilgut, 237 236 t Frachtgut und lebendes Vieh und 40 038 t Dienstgut. Der Personenverkehr brachte 1 930 724,52 Dinare Einnahme, von denen die Orientexpresszüge 155 156,05 Dinare, die Personen- und gemischten Züge 1 674 228,27 Dinare und die Militärsendungen 101 340,20 Dinare ergeben haben. Der Güterverkehr erzielte eine Einnahme von 3 045 098,86 Dinare, von denen 57 823,47 auf Gepäck, Fahrzeuge und Hunde, 44 307,62 auf Eilgut, 2 794 085,32 auf Frachtgut und lebendes Vieh und 148 882,45 auf Staats- und Dienstgüter entfallen. Ausserdem wurden 120 630,69 Dinare für Wagenmiethe vereinnahmt, so dass sich eine Gesammteinnahme von 5 096 454,07 Dinare ergibt; die Betriebsausgaben beanspruchten davon 2 700 000 Dinare, so dass ein Reinertrag von 2 396 454,07 Dinare verblieb.

Bulgarien.

Die Bulgarischen Staatsbahnen erzielten 1890 aus dem Personen- und Gepäckverkehre eine Einnahme von 1 088 770,87 Francs, zu der die Linie Zaribrod-Vakarel-Bellowa (160 km) 600 639,67 Frcs., die Linie Rustschuk-Varna (225 km) 368 210 Francs und die Linie Jamboli-Burgas (109 km) 119 921,20 Frcs. beitrugen. Der Güterverkehr brachte im ganzen eine Einnahme von 1 486 576,49 Frcs., von der 790 829,97 Frcs. auf Zaribrod-Bellowa, 517,714,90 Frcs. auf Rustschuk-Varna und 178 031,62 Francs auf Jamboli-Burgas entfallen. Andere Quellen ergaben noch 21 172,41 Frcs., die sich mit 17 788,91 Frcs. auf Zaribrod-Bellowa und mit 3 383,50 Frcs. auf Rustschuk-Varna vertheilen. Die Gesammteinnahme stellte sich auf 2 596 519,77 Frcs. und zwar trug Zaribrod-Bellowa 1 409 258,55 Frcs., Rustschuk-Varna 889 308,40 Frcs. und Jamboli-Burgas 297 952,82 Frcs. dazu bei. Obwohl von diesen Beträgen noch nicht die Betriebsausgabe in Abzug gekommen ist, so würde doch selbst diese Roheinnahme noch nicht zur Verzinsung des Anlagekapitals ausreichen; denn dies beläuft sich auf 81 248 500 Frcs., wozu noch die jährliche Pacht von 139 500 Frcs. für die Strecke Vakarel-Bellowa tritt. Von dem gesammten Anlagekapital entfallen 18 471 000 Frcs. auf die Strecke Zaribrod-Vakarel, 52 777 500 Frcs. auf die Strecke Rustschuk-Varna und 10 000 000 Frcs. auf die Linie Jamboli-Burgas.

Griechenland.

Die mit dem Bau der Eisenbahn Myli-Kalamata betraute internationale Baugesellschaft von Braine-le-Comte hatte mit der Banque du Credit industriel in Athen am 5. Juli 1891 einen Vertrag wegen Beschaffung der Mittel zur Fortführung des Baues der genannten Bahn geschlossen (vergl. Nr. 90 S. 860 Jahrg. 1891 d. Ztg.). Schon damals wurde darauf aufmerksam gemacht, dass gewisse Bestimmungen jenes Vertrages durch die Griechischen Kammern bestätigt werden müssten und dass sich die Gesellschaft unter Umständen auch auf die Auflösung jenes Vertrages gefasst machen müsse, weil sich noch fernere Opfer zur Fortführung des Baues als nothwendig erwiesen hätten. Thatsächlich ist der Vertrag nicht zu stande gekommen; ob infolge des Widerstandes der Kammer und weil die noch erforderlichen Mittel der genannten Bank zu gross erschienen, lässt sich aus den bisherigen Nachrichten noch nicht ersehen. Angesichts dieser Sachlage hat die Griechische Regierung unter Zustimmung der Kammer die Baukonzession der internationalen Baugesellschaft wegen deren Zahlungsunfähigkeit und zugleich die hinterlegte Bürgschaft wegen Nichterfüllung der Konzessionsbedingungen für verfallen erklärt und die Vollendung des Baues der Peloponnes-Eisenbahngesellschaft übertragen. Die Baugesellschaft von Braine-le-Comte hat gegen diese Anordnung Verwahrung eingelegt.

Die Angelegenheit hat sogar zu einem diplomatischen Zwischenfall Anlass gegeben. Als nämlich die Baugesellschaft im Juni 1891 ihre Zahlungen einstellte, waren die Gehälter der Angestellten noch mehrere Monate rückständig; diese waren also zugleich arbeitslos und ohne Mittel zum Lebensunterhalt. Die Gesandten Oesterreich-Ungarns, Italiens, Frankreichs und der Türkei richteten daher eine gemeinsame Note an die Griechische Regierung, diese möge als Auftraggeberin der Gesellschaft durch Fortsetzung des Baues für den Unterhalt der Leute sorgen. Die Griechische Regierung lehnte indessen anfangs Dezember 1891 dieses Ansinnen ab und erklärte in der Kammer, dass es sich hier um eine innere Angelegenheit handle und der Schritt der Mächte ein Eingriff in die Souveränitätsrechte Griechenlands bedeute. An dem gemeinsamen Vorgehen der genannten Mächte betheiligte sich der Deutsche Gesandte nicht, sondern verwandte sich zunächst für 6 Deutsche Reichsangehörige, die ebenfalls durch Vorenthaltung des ihnen seit mehreren Monaten geschuldeten Arbeitslohnes in die bitterste Noth gerathen waren und durch Vermittelung eines gleichfalls brotlos gewordenen Deutschen Bauführers seine Hilfe erbeten hatten, bei der Griechischen Regierung um Unterstützung; da sich diese aber zu einer Hilfeleistung nicht für verpflichtet erachtete, liess er ihnen durch den Deutschen Konsul in Piräus eine entsprechende Unterstützung auszahlen.

In dem Abkommen, betreffend Uebertragung des Baues an die Peloponnes-Eisenbahngesellschaft, ist übrigens weder eine Vergütung an die Baugesellschaft von Braine-le-Comte noch an deren Angestellte vorgesehen. Sonderbar muss es erscheinen, dass die Vollendung des Baues nicht der Südgriechischen Eisenbahngesellschaft, die unter Betheiligung Griechischer Finanzkreise zum Betriebe der Stammlinie Myli-Kalamata und zum Bau der Ergänzungslinien gebildet ist, übertragen wurde.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Lokomotivfunken, eigene Verschuldung wegen Nichtunterhaltung eines Sicherheitsstreifens.** Durch den Funkenauswurf einer Lokomotive der beklagten Eisenbahngesellschaft war ein Theil der von der Eisenbahn durchschnittenen Stadtforst in Brand gesetzt worden. Die Schadensklage wurde abgewiesen, weil die Stadt die ihr vertraglich obliegende Verpflichtung nicht erfüllt habe, einen Schutzstreifen einzurichten und zu unterhalten und somit im eigenen Verschulden war. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Haben auch die Verpflichtungen, welche die §§ 14 des Preussischen Eisenbahn- und des Enteignungsgesetzes dem Eisenbahnunternehmer auferlegen, einen öffentlich-rechtlichen Charakter, so ist doch nicht zu bezweifeln, dass der Unternehmer die Einrichtung und Unterhaltung der in den §§ 14 bezeichneten Anlagen einem anderen, namentlich auch dem Anlieger selbst übertragen darf. Bei der Frage aber, ob nach solcher Uebertragung der Anlieger, wenn er die von ihm kontraktlich übernommenen Pflichten nicht erfüllt hat, den dadurch entstandenen Schaden vom Unternehmer ersetzt verlangen kann oder selbst zu tragen hat, ist ein öffentliches Interesse nicht betheiligt; vielmehr sind die Interessen des Staates und des gemeinen Wohles dadurch genügend gewahrt, dass der Unternehmer sowohl dem Staate wie jedem Dritten gegenüber für die Erfüllung seiner gesetzlichen Verpflichtungen verantwortlich bleibt. Noch weniger kann sich die Revision auf die Nichtigkeit des Uebereinkommens aus § 25 des Eisenbahngesetzes berufen, da hier sogar ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass die Entschädigungspflicht der Gesellschaft fortfällt, wenn der Schade durch die eigene Schuld des Beschädigten bewirkt worden ist. Endlich steht auch § 26, I 6 Preuss. A. L.-R., dessen Anwendbarkeit im übrigen vorausgesetzt, der Klägerin nicht zur Seite. Denn, hat dieselbe sich kontraktlich verpflichtet, dasjenige für die Verklagte zu thun, was zur Beobachtung des auf Schadensverhütungen abzielenden Polizeigesetzes erforderlich war, so kann jedenfalls sie selbst daraus, dass sie ihre Verpflichtung nicht oder nicht ordnungsmässig erfüllt hat, gegenüber der Beklagten den Vorwurf einer Vernachlässigung des Polizeigesetzes und einen

darauf gestützten Entschädigungsanspruch nicht herleiten.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. November 1890; Bolze, Praxis des R.-G. Bd. XI S. 19 f.)

v. O. **Vertrag maassgebend für das Verhältniss der Parteien.** Aus den Entscheidungsgründen: „Für den Nachweis, dass dem Kläger sämmtliche für den Eisenbahnbau nothwendigen Grundstücke an die Hand gegeben worden seien, was er dem Beklagten garantirt hatte, hat Kläger Beweis dahin angetreten, dass bei Abschluss und Niederschrift des Vertrages ausdrücklich gesagt worden sei, dass die Verkaufsversprechen der Grundeigenthümer nicht schriftlich zu sein brauchten, dass nach der erklärten Absicht der Parteien Kläger seiner Verpflichtung bezüglich der Verkaufsversprechen und der Garantie genügte, wenn die Grundeigenthümer zur Abtretung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains ohne Enteignung gegen bestimmte oder durch Sachverständige zu bestimmende Preise bereit seien. Die Gründe, mit welchen dieses Beweiserbieten abgelehnt wird, lassen sich im wesentlichen dahin zusammenfassen, dass, wenn auch die Uebereinkunft, wie behauptet, bewiesen würde, dennoch ein anderer als blos mündlicher Nachweis der Verkaufsversprechen zu führen wäre. Abgesehen davon, dass aus dieser Ausführung sich nicht entnehmen lässt, was für eine bestimmte Art von Nachweis gefordert wird, versagt sie dem Vertrage, wie Kläger ihn beweisen will, seine Wirkung, verstösst also gegen Art. 1134 des Code civil.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 16. Dezember 1890; Bolze, Praxis d. R.-G., Bd. XI, S. 97.)

Personalnachrichten.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Geheime Regierungs- und vortragende Rath im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Kiesel ist gestorben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath Greinert in Erfurt ist die Stelle des Direktors des Eisenbahn-Betriebsamts daselbst und dem Regierungs- und Baurath Rosskothen in Düsseldorf die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Elberfeld) in Düsseldorf verliehen worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Spirgatis, bisher in Elberfeld, ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Breslau) in Posen versetzt worden.

Der Regierungs- und Baurath Altstaedt, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Lissa) in Breslau und der Regierungs- und Baurath Francke, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamt in Nordhausen, sind gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Hangelsberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für den Güterverkehr. Am 15. Februar 1892 wird die zwischen den Stationen Erkner und Fürstenwalde belegene Personenhaltestelle Hangelsberg für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet.

Auch werden Sendungen zwischen Hangelsberg und den übrigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen direkt abgefertigt.

Berlin, den 20. Januar 1892. (153MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehre mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Februar d. J. wird die Haltestelle Etzleben für den Eil- und Fracht-Stückgutverkehr eröffnet und in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Januar 1892. (154)
Königliche Eisenbahndirektion.

Beförderung lebender Fische. Die besondere Tarifvorschrift unter II. B. 1 der Lokal- und Wechseltarife der Preussischen Staatsbahnen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie der Tarife derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen, betreffend die Begleitung von Fischbrut- oder Zuchtfischsendungen, wird fortan auf alle Sendungen lebender Fische ausgedehnt.

Berlin, den 23. Januar 1892. (155MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Für den Verkehr zwischen Eschwege einerseits und Mannheim Badische Bahn und Ludwigshafen andererseits sind ermässigte Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 5000 bezw. 10000 kg zur Einführung gelangt.

Die Sätze für Mannheim Badische Bahn gelten vom 25. d. Mts. ab auch für Mannheim H. L. B.

Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren. (156)

Frankfurt a/M., den 22. Januar 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. April 1890 ist der vom 1. Februar 1892 an gültige Nachtrag 11 herausgegeben, welcher Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, sowie verschiedene Tarifergänzungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 20. Januar 1892. (157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Mit dem 1. Februar d. J. wird in unserem Lokalverkehr der Artikel „Haus- und Strassenkehricht“ (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten) in den Ausnahmetarif „F“ für Düngemittel etc. aufgenommen. (158)

Die Direktion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Die in den Nachträgen I und VI zu Heft 3 des Verbandsgütertarifs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Kohlen) für den Verkehr zwischen Grottau einerseits und Raspenau-Liebwerda, sowie Eisenbrod andererseits gelten auch ferner, längstens jedoch bis zum 31. Dezember d. J.

Dresden, am 15. Januar 1892. (159)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Juli 1891 der Nachtrag 3 herausgegeben, welcher Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güterabfertigungsstellen eingesehen und von denselben auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 20. Januar 1892. (160)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der am 18. Oktober 1888 eingeführte ermässigte Ausnahmetarif für Eisenschlacke in Wagenladungen von einzelnen diesseitigen Stationen nach unserer Station Kempen wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr der Stationen Bralin und Perschau nach Kempen ausgedehnt. Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die Bestimmungen für Anwendung der Spezialtarife (vergl. B I—3 b und c der Allgemeinen Tarifvorschriften und B 1 und 5 der speziellen Tarifvorschriften).

Nähere Auskunft ertheilen die vorbezeichneten Stationen und die unterzeichnete Direktion.

Oels, 22. Januar 1892. (161)
Direktion.

Am 1. Februar d. J. tritt zu dem direkten Tarife Elsass-Lothringen-Frankreich (Theil II a Heft 14 vom 1. November 1891) ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachenkontrole und den diesseitigen Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Strassburg, den 20. Januar 1892. (162)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Kursk-Kiewer Getreidetarif, Theil I. Mit Gültigkeit von sogleich werden die auf Seite 12 des Kursk-Kiewer Getreidetarifs, Theil I, vom 15/27. September 1889 bezw. die auf Seite 6 des zugehörigen I. Nachtrags enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von den nachstehend genannten Stationen der Losowo-Sewastopoler Bahn nach Königsberg, Memel und Pillau wie folgt ermässigt: von Sinelnikowo um je 0,60 R., von Iwanowka um je 2,11 R., von Nischne-Dnejeprowsk um je 3,11 R. und von Nischne-Pristan um je 3,11 R. für 10000 kg (610 Pud).

Bromberg, den 17. Januar 1892. (163)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die im Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbands-Gütertarif — Theil II Heft 1 — vom 1. Januar 1892 an gültig, enthaltenen direkten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzburg K. K. Oesterreichische Staatsbahn und den Hafenstationen Altona, Brake, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg B., Harburg H., Lübeck und Nordenham, finden im Hannover-Bayerischen Verbands-Güterverkehr (s. Tarifhefte Nr. 1 und 2) für Salzburg, Bayerische Staatsbahn, ebenfalls Anwendung, soweit dieselben niedriger sind, als die Sätze letzterer Tarifhefte. Die Sätze für Bremen gelten für Bremen (Haupt-

bahnhof und Freibezirk); diejenigen für Hamburg B. für Hamburg H.

Hannover, den 19. Januar 1892. (164)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Februar 1892 tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Mai 1891 gültigen Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr in Wirksamkeit. Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 15. Januar 1892. (165)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. (Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif der Varasd-Golubovecz Lokal-Eisenbahn.) Zum Gütertarife (Theil II) der im Betriebe der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Varasd-Golubovecz Lokal-Eisenbahn tritt mit 1. Februar l. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher die Ergänzung des Abschnittes VI (Beschränkungen des Güterverkehres) des genannten Tarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen für 5 kr. pro Stück erhältlich. (166)

Budapest, im Monat Januar 1892.

Die Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 15. August 1891 gültigen Ausnahmetarife für Zucker aller Art exkl. Rohzucker von Nord- und Staatsbahnstationen nach den K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Mit 1. Februar 1892 tritt ein Nachtrag I zu dem vom 15. August 1891 gültigen Ausnahmetarife für Zucker aller Art, exkl. Rohzucker etc., von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen via Wien in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages können im Tarifbüreau der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 2 kr. Oesterr. Währg. per Stück bezogen werden.

Wien, am 21. Januar 1892. (167)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Abänderung von Tarifbestimmungen. Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1892 wird der Eingang der Ziffer 2 der Tarifbestimmungen zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art, gültig vom 1. Oktober 1891, wie folgt abgeändert:

„1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelten nur in der Richtung nach der Schweiz und finden Anwendung“ etc.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Abänderung von Tarifbestimmungen. Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1892 wird der Eingang der Ziffer 1 der Bestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. IX für die Beförderung von Zucker aller Art, enthalten im II. Nachtrage zum Theil II, Tarifheft Nr. 3, gültig vom 1. September 1886, wie folgt abgeändert:

„1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes gelten nur für solche Sendungen, welche zollamtlich zur Einführung nach der Schweiz oder Frankreich abgefertigt werden“ etc.

Wien, am 18. Januar 1892. (168)

Namens der betheiligten Verwaltungen:

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1892 kommt der IV. Nachtrag zum „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen — Heft I Beförderung von Personen und Reisegepäck — vom 1. Januar 1890“ zur Einführung.

Derselbe enthält neue Vorschriften über die Ausgabe von Arbeiter-Fahrkarten, dann neue Bestimmungen über die Benutzung von Fahrkarten zur Fahrt über andere als die darauf vorgedruckten Strecken.

Hierdurch wird der mit Gültigkeit vom 1. März 1891 herausgegebene Nachtrag II zum Betriebsreglement Heft I aufgehoben, ebenso tritt die Zusatzbestimmung b zu § 10 des Betriebsreglements Heft I ausser Wirksamkeit.

München, den 13. Januar 1892. (169)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

---

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Inkraftsetzung der Nachträge II und IX zu unserem Lokal-Personentarife und des Nachtrages III zu unserem Lokal-Gütertarife.

Die in den Nummern 99 bezw. 100 der Vereins-Zeitung ex 1891 publizirten Nachträge II und IX resp. III zu unseren Lokal-Personen- und Gütertarifen, welche mit Gültigkeit vom 1. Januar angekündigt waren, und deren Inslebentreten in der am 6. Januar erschienenen Nummer 2 dieses Blattes verschoben wurde, treten nunmehr am 1. Februar 1892, an welchem Tage die Betriebsübernahme der Linie Csacza-Zwardon stattfindet, in Kraft.

Budapest, am 21. Januar 1892. (170)

Die Direktion.

(N. w. n. h.)

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für das Rechnungsjahr 1892/93 oder auch auf mehrere aufeinanderfolgende Jahre soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 11. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift

„Angebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien“

an **unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23**, versiegelt und postfrei zu senden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen die Bedingungen mit Bedarfsnachweisung aus; dieselben können auch von dort gegen Einsendung des Kostenbetrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 19. Januar 1892. (171)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen sammt Wellblech- und Glasdächern für Bahnsteighallen in Frankenthal und Kaiserslautern sollen auf dem Wege des allgemeinen Angebotes vergeben werden.

Die annähernden Gewichte und Flächenmaasse betragen:

1. An den Bahnsteighallen in Frankenthal.
   a) Schmied- und Walzeisen ungefähr 44 t,
   b) Gusseisen ungefähr 22 t,
   c) Wellblech von 1 mm Stärke ungefähr 1500 qm,
   d) Glasdach von 6 mm Stärke ungefähr 140 qm.
2. An der Bahnsteighalle in Kaiserslautern.
   a) Schmied- und Walzeisen ungefähr 61 t,
   b) Gusseisen ungefähr 31 t,
   c) Wellblech von 1 mm Stärke ungefähr 2450 qm,
   d) Glasdach von 6 mm Stärke ungefähr 330 qm.

Bedingnisshefte und Pläne liegen auf dem technischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen.

Die Angebote sind getrennt für Schmied-, Walz- und Gusseisen per Tonne, für Wellblech- und Glasdach per Quadratmeter an unsere Adresse mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung der Bahnsteighallen für Frankenthal und Kaiserslautern“

spätestens bis zum 6. Februar, Mittags 12 Uhr einzureichen. (172)

Ludwigshafen a/Rh., den 23. Jan. 1892.

Die Direktion.

v. Lavale.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien für die Zeit vom 1. April 1892 bis 1. April 1893 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 6. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Januar 1892. (173)

Grossherzogliche Direktion.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung der Lieferung von 10 Stück bedeckten doppelbodigen Viehwagen. Die Angebote sind bis zum 8. Februar 1892 an die obengenannte Verwaltung in Amsterdam einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen und generelle Zeichnung können gegen Einsendung von 5 ℳ frankirt entnommen werden. (174)

Der Spezialdirektor.

Nr. 2. Jahrgang 1892. Berlin, am 27. Januar 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

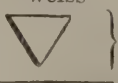
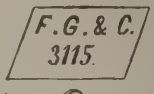
Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A M	16175	1	Sack	Erbsen —	100	1	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
2	A W	—	1	Harrass	— —	50	2	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
3	B	—	5	Säcke	Kartoffeln —	188	3	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
4	B A	1 80	1	Sack	Kartoffeln —	100	4	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
5	B E	19459	1	Gebund	? —	60	5	Husum M.	K. E.-D. Altona	
6	B H	835	1	Kiste	Damenmäntel —	58	6	Emmerich	Rechtsrh. Köln	
7	B S	8389	1	Fass	leer —	11	7	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Nürnberg-Mainz.
8	C W C	1143	1	Kiste	13 Kistchen Cigarren —	—	8	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
9	E H	4916	1	„	leer —	25	9	Zwickau	Sächsische Stsb.	
10	E K	3277	1	„	leer —	29	10	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Frankfurt a/M.-Mainz.
11	F	1	1	Stück	Rost —	9	11	„	„	
12	F C M	4545	1	Kiste	Wurst —	48	12	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
13	F S	1944	1	„	Nähmaschine —	23	13	Dortmund B. M.	„	
14	F S jr.	6526	1	„	Weinflaschen —	45	14	Zwickau	Sächsische Stsb.	
15	G	77	1	Sack	Leim —	26	15	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
16	G K	30 48 220	3	Kisten	l. Flaschen —	110	16	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
17	G R H K	3960 3961 4126	3	Harrasse	leer, gebr. —	68	17	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
18	G W	11203	1	Bund	Körbe —	5	18	Hohnstorf	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
19	H	—	1	Sack	leere Säcke —	23	19	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
20	H	5	1	Kiste	leer —	9,5	20	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
21	H F	35915	1	Korb	ansch. Wein —	28	21	Bergedorf	K. E.-D. Altona	beschr.: Bergedorf.
22	HF	1788	1	Kiste	Eisenwaaren —	70	22	Düsseldorf-Bilk	Rechtsrh. Köln	
23	H H	1550	1	„	Lichthalter —	3	23	Berlin L.	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin.
24	H K	—	4	Kolli	Ofentheile —	3	24	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
25	H L	4664	1	—	Verschlag —	22	25	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin.
26	H P	—	2	—	eiserne Stangen —	100	26	Doische	Grand Central Belge	
27	H R	56	1	Kiste	Eier —	26	27	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
28	J E	234	1	—	Grabstein —	—	28	Bensheim	Main-Neckarbahn	*)
29	J H +	—	1	Pack	15 leere, gebr. Säcke	13,5	29	Cossen	Sächsische Stsb.	
30	J J H	18037 18347 17823	3	Fässer	leer —	29	30	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Nürnberg-Mainz.
31	J M	—	1	Pack	Körbe —	19	31	„	„	
32	K	5	1	—	gusseis. Kanalsieb	65	32	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
33	K S	892	1	—	Pflugschaar —	3	33	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
34	K S St E	—	1	—	Heizschlauch —	?	34	„	„	
35	L	5446	1	Kiste	Käse —	42	35	Weinheim	Main-Neckarbahn	
36	L	10146 10140	2	Satz	Spahnkörbe —	10	36	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
37	L R	—	1	Sack	Erbsen —	100	37	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
38	M	185 185a 185b	3	Kisten	Hohlglas	132,5 129 140	38	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
39	M A	11	1	Pack	Schaufeln —	—	39	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
40	O	7	1	Kiste	Viehmastpulver —	8	40	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
41	O S	700	1	Fass	(unbekannt, wahrscheinlich Selterwasserpulver)	53	41	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
42	P R	1132	1	Kiste	? —	48	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.

*) Der Grabstein trägt die Aufschrift: „Hier ruht in Gott usw.“ Franz Grosch, geb. am 7. Dezbr. 1849, gest. am 13. Febr. 1891 usw.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
43	R te K H	7963	1	Kolli	Papier —	117	43	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
44	S	13	1	Sack	Lumpen —	34	44	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
45	S	8402	1	Kiste	? —	74	45	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	bez. Limburg-Mainz.
46	S	45	1	„	leer —	10	46	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
47	S F H	5207	1	„	Hohlglas —	130	47	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
48	S S S X	100	1	Fass	Farbe (anscheinend)	27	48	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
49	S S H W L W E	—	16	Stück	Stehroste —	16	49	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
50	V B L	917	1	Fass	leer —	42,5	50	Zwickau	Sächsische Stsb.	
51	V G	544	1	Kiste	Zucker —	28	51	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
52	V S	1	1	Korb	Medikamente —	77	52	Sichem	Grand Central Belge	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
53	Kalkwerk Albshausen bei Vetzlar	—	14	Säcke	leere Cementsäcke —	134	53	Darmstadt	Main-Neckarb.	
54	Hans Asam	—	1	Verschlag	leer —	5,5	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
55	Boucher	—	1	—	eis. Deckel —	9	55	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
56	Croisiers	—	1	Pack	Rosenkränze —	1	56	Diest	„	
57	F. O. Hamburg	—	1	Sack	Kartoffeln —	82	57	Hamburg Güt.-Verw.	Lübeck-Hamburger	
	R Hamburg	1	1	„	Kartoffeln —	56				
58	Hegemann	—	1	„	Kohlrüben —	38	58	Berlin L.	K. E.-D. Altona	beschr. Königsberg.
59	L. Kabisch	428	1	Fass	leer —	17	59	Gera	K. E.-D. Erfurt	
		177	1	„	leer —	13				
		3132	1	„	leer —	17				
60	H. Laackmann	—	1	Marinesack	Kleidung —	20	60	Hamburg H. Gep.-Abf.	K. E.-D. Altona	
61	A P A. Pleissna	2	1	Koffer	? —	55	61	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
62	A R Nord-hausen	30	1	Fass	leer —	37	62	Darmstadt	Main-Neckarb.	
63	E M Abs. E. Nitzen in Kiel	8	1	„	leer —	8	63	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Kiel-Mainz.
64	Rastenburg	1	1	—	Gitter —	—	64	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
65	A. Schilling	62	1	Fass	leer —	8	65	Gera	K. E.-D. Erfurt	
66	Ernst Stein	—	1	Kiste	Glasflaschen —	143	66	Berlin	„	
67	C. Wetzstein	119	1	Fass	leer —	47	67	Gera	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
68	—	28	1	Pack	Draht —	35	68	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
69	—	44	2	„	Seile —	4.5	69	Borgerhout	Grand Central Belge	
70	—	57 × 24	1	Stab	Eisen —	27	70	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
71	—	919	2	—	eis. Aschkästen —	7,5	71	Wiesenbad	Sächsische Stsb.	
72	—	3363	1	Kollo	1 Wagendecke —	88	72	Lübeck Güt.-Verw.	Lübeck-Büchener	aus Wagen 8063 Sächs. Stsb. am 4/1.
73	—	3613	1	Weinfass	leer —	67	73	Mannheim H. L. B. Centr.-Bhf.	Hessische Ludwigsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
74	— weiss	—	1	—	eis. Rohr —	26	74	Riesa	Sächsische Stsb.	
75	— weiss	—	1	—	Ofenkranz —	10	75	Zwickau	„	
76		136	1	Kiste	Hohlglas —	69	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
77		119	1	„	Hohlglas —	74,5	77	„	„	
78		1884	1	Weinfass	leer —	25	78	Gera	K. E.-D. Erfurt	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
79	—	—	1	—	Aschkasten —	1,5	79	Zwickau	Sächsische Stsb.	
80	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	80	Riesa	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	—	1	Bund	verzinntes Bandeisen	23	81	Meiderich	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	2	Säcke	Betten und Blechgeschirr	100	82	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	unexpedirt. Gepäck.
83	—	—	1	Korb	Betten u. Wäsche	— 23	83	Leipzig	K. E.-D. Erfurt	
84	—	—	1	Kiste	1 Bohrer u. eis. Rollen	18	84	Neumünster	K. E.-D. Altona	
85	—	—	7	—	Bretter	— —	85	Seegefeld	„	von der Strecke.
86	—	—	4	—	Bretter	— —	86	Kiel	„	von der Strecke.
87	—	—	2	—	kieferne Bretter	— —	87	Konitz	K. E.-D. Bromberg	Strecke S - Du.
88	—	—	7	—	kieferne Bretter	— —	88	„	„	Strecke Krz.-Rnw.
89	—	—	1	—	eis. Dachfenster	— 15	89	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
90	—	—	1	—	Dreikantschlüssel	— —	90	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
91	—	—	1	—	blech. Durchschlagssieb	0,5	91	Hamburg H. Eilg.	„	
92	—	—	2	Stück	Eisenstangen	— 20	92	Dorsten	Rechtsrh. Köln	
93	—	—	1	Fass	leer	— 11,5	93	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
94	—	—	2	Fässer	leer	— 32,5	94	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
95	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	3	95	Berlin L.	„	
96	—	—	1	—	Gasrohr	— 11,5	96	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
97	—	—	1	—	Gussrohr	— 15	97	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
98	—	—	1	Ballen	Haarriemen	— 22,5	98	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
99	—	—	2	Bund	Hacken ohne Stiele	— 32	99	Bochum B. M.	„	
100	—	—	3	„	Hammerstiele	— 50	100	Langendreer B. M.	„	
101	—	—	1	Kiste	Hohlglas	— 97	101	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
102	—	—	4	—	Holzböcke	— 60	102	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
103	—	—	2	—	4eckige Holzstangen mit je einer eis. Kette	—	103	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
104	—	—	1	—	Kalbfell, roh und getrocknet	5	104	Belgersheim	Sächsische Stsb.	auf d. Strecke gefunden.
105	—	—	10	—	eis. Kapseln	— 4	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
106	—	—	1	Bund	1 kl. Kinderhacke 1 Holzschaufel	0,5	106	Wittenberge	„	
107	—	—	1	—	Kopfkeil	— 3,5	107	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
108	—	—	1	Packet	leere Körbe	— 22	108	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
109	—	—	1	—	eis. Lampengewicht	— 5	109	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	42	Stück	Laschen	— 16	110	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	3	Pack in Stroh	Medizinflaschen	— 9	111	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
112	—	—	1	Korb	Milchsatten	— 23	112	Pritzwalk	„	
113	—	—	6	—	eis. Ofentheile	— 6	113	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
			1	—	Rohrstock mit Hornkrücke	—				
114	—	—	1	Ballen	Papierschnitzel	— 90	114	Grosslichterfelde	K. E.-D. Erfurt	
115	—	—	1	—	Pferdebaum aus Holz	—	115	Schleswig-Altstadt	K. E.-D. Altona	
116	—	—	1	—	eis. Platte	— 425	116	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	1	—	Privatdecke (5,87 + 3,6)	20	117	Hamburg Sternschanze	K. E.-D. Altona	
118	—	—	3	—	Privatpläne	— 70	118	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
119	—	—	1	—	Pumpentheil	— 8	119	Allenstein	„	
120	—	—	6	—	runde Roste	— 10	120	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
121	—	—	2	Pack	Säcke	— —	121	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
122	—	—	1	Sack	Säcke	— 14	122	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
123	—	—	6	Ballons	Säure	— 394	123	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
124	—	—	2	„	leer	— 25	124	„	„	
125	—	—	3	—	messingene Siebe	— 36	125	Marten K. M.	Rechtsrh. Köln	
126	—	—	2	—	Spannketten	— —	126	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	
127	—	—	1	Pack in Leinen	Stahl	— 1	127	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
128	—	—	1	—	eis. Stange	— 8	128	Hamburg B.	„	
129	—	—	—	—	2 × 3/4 Dtzd. vernickelte Stanzen mit je 4 Haken	5	129	Hamm	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	Korb	5 Steinkrüge	— 26	130	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
131	—	—	1	Tonne	leer	— 117	131	Reinbek	K. E.-D. Altona	von der Strecke.
132	—	—	1	Korb	leerer Topf	— —	132	Aerschot	Grand Central Belge	
133	—	—	1	Weinfass	leer (205 l)	— 43	133	Worms	Hessische Ludwigsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A K	3249	1	Kiste	unbekannt	— 33	1	Gr.-Wossek	Oe.N.-W.u.S.-N.-V.-B.	seit 30/12.
2	A T	10	1	Stück	Eisenstange	— 10	2	Trautenau	„	„ 17/12.
3	B B	93	1	Fass	Bier	— 45	3	Sed.-Kuttenberg	„	„ 5/12.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
4	C B G / B C S	7504	1	Ballen	Stigleder —	465,5	4	Altpaka	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 21/12.
5	C H C	3290	1	Fass	unbekannt —	231	5	Reichenberg	„	„ 4/12.
6	F H	II 51	1	Ballen	Barchent —	18	6	Iglau	„	„ 28/12.
7	F M S	4136/7	2	„	Garn —	228	7	Wien	„	„ 28/12.
			2	„	Garn —	229				
8	F T O	148 / 283	1	Kiste	unbekannt —	56	8	Liebenau	„	„ 16/12.
9	G	—	7	Säcke	Kleie —	300	9	Prag	„	„ 24/12.
10	JS	749	1	Fass	unbekannt —	130	10	Wichstadtl-Lichtenau	„	„ 21/12.
11	K B	5	1	Korb	Obst —	16,5	11	Prag Eilg.	„	„ 12/12.
12	L F	2160	1	Kiste	unbekannt —	17	12	Nimburg	„	„ 6/12.
13	L K	3571	1	Sack	Erbsen —	60	13	Iglau	„	„ 26/12.
14	L R	1563	1	Kiste	unbekannt —	48	14	Tetschen	„	„ 29/12.
15	M T	31	1	Korb	leere Emballage —	8	15	Prag, Eilg.	„	„ 24/12.
16	S K	878	1	Ballen	Reis —	101	16	Iglau	„	„ 25/12.
17	W C	3628	1	„	Süssholz —	12	17	Mähr. Budwitz	„	„ 31/12.
18	W C F	1153	1	Korb	unbekannt —	29	18	Altpaka	„	„ 19/12.
19	Gisela	7	11	Säcke	Mehl —	920	19	Tannwald	„	„ 2/1.
		6	1	Sack						
20	Hirschmann	—	1	Ballen	leere Säcke —	27	20	Wien	„	„ 28/12.
21	Cesal / Lipiintz	—	1	Kiste	unbekannt —	30	21	Swetla	„	„ 31/12.
22	E. Rosenbaum	—	1	Ballen	Säcke —	16,5	22	Prag	„	„ 16/12.
23	Schürzer	—	6	Säcke	leere Säcke —	116	23	Wien	„	„ 14/12.
24	—	1	1	Sack	Mehl —	85	24	Swetla	„	„ 20/12.
25	—	14747	1	Kollo	Baumwollgarn —	89	25	Starkoc	„	„ 27/12.
26	—	—	1	Ballen	unbekannt —	55	26	Turnau	„	„ 6/12.
27	—	—	1	Bund	Bügeleisenstähle —	24	27	Hlinsko	„	„ 6/12.
28	—	—	1	Ballen	Decken —	19	28	Nimburg	„	„ 31/12.
29	—	—	1	Kiste	altes Eisen —	19	29	Senftenberg	„	„ 27/12.
30	—	—	2	Stück	Eisenroste —	153	30	Schreckenstein	„	„ 23/12.
31	—	—	3	Säcke	Erdäpfel —	159	31	Prag	„	„ 11/12.
32	—	—	½	kl. Fass	leer —	37	32	Eisenbrod	„	„ 21/12.
33	—	—	2	Kisten	alte Hackennägel —	330	33	Senftenberg	„	„ 27/12.
34	—	—	9	Ballen	leere Jutesäcke —	40	34	Königinhof	„	„ 28/12.
35	—	—	7	Kannen	leer —	40	35	Hetzmannsdorf	„	„ 30/12.
36	—	—	1	Stück	Kohlenbecher —	3	36	Gr. Wossek	„	„ 12/12.
37	—	—	2	Schachteln	Schnupftabak —	0,5	37	Kolin	„	„ 8/12.
38	—	—	1	—	Schwungrad (eis.) —	14	38	Prag	„	„ 23/12.
39	—	—	1	Bund	Stahl —	15	39	Gablonz a. N.	„	„ 30/12.
40	—	—	1	Kollo	Thürrolle —	1	40	Reichenberg	„	„ 30/12.

Nachtrag.

1	A R	—	2	Bund	10 Tafeln Eisenblech	114	1	Fürstenberg i/M.	K. E.-D. Berlin	*)
2	—	—	1	—	Eisenrohr —	9	2	Breslau, Märk.	„	**)
3	—	—	1	—	Fichtenstamm, 1 m lg. —		3	Arnsdorf	„	***)

*) Bei der Revision des Güterbodens am 6. November 1891 vorgefunden.
**) Aufgef. im Wg. 5188 Berlin um 21. Dezember 1891.
***) Aufgef. auf der Strecke Liegnitz-Arnsdorf am 14. Dezember 1891.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Ein jung. **Bautechniker**, der in **Tief-** u. **Wasserbauten** bes. Praxis hat, sucht gest. auf beste Zeugn., sofort oder 1. Febr. Stellung. Gefl. Offerten erbittet unter **„Bautechniker X" Rudolf Mosse, Hildburghausen i/Th.**

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 8, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Januar 1892.

Inhalt:

Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen.
Eine Frage zur Verminderung der Wagen-Leerläufe.
Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden in 1890.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Resolutionen zu den Handelsverträgen.
Die Eisenbahnvorlage Stanislau-Woronienka.
Eisenbahn - Vorkonzessionen in Oesterreich.
Das Projekt der Gailthalbahn.
Ueberwachung der auf Bahngrund bestehend. Privatbauten.
Sitzplätze bezüglich der Fahrkarten zum halben Preise.
Verhütung der verfrühten Umstellung der Einfahrtssignale.
Eröffnung der Putnok-Kiralder Flügelbahn.
Beweis über die Benutzung eines verunglückten Zuges.
Frachtgebühren-Kredite bei der Oesterr.-Ungar. Staatsb. u. bei den Böhm. Kommerzialbahnen.
Statutenänderung der Steyrthalbahn.
Ausbildung der Verkehrsrouten nach Triest.
Börsenbericht.
Aus Belgien:
Betriebsergebn. d. Staatsb. in 1890.
Genehmigungsbefugniss für Aenderungen der Staatsbahntarife.
Einführung der Zonenzeit.
Betriebseröffnungen d. Nationalen Eisenbahngesellschaft.
Juristischer Charakter d. Nationalen Eisenbahngesellschaft.
Betriebsergebnisse der Westflandrischen B. im 1. Halbj. 1891.
Gerichtliche Auslegung d. Eisenbahnkonzession.
Der Brüsseler Seehafen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen.

Wohl selten hat es seit dem Bestehen der Eisenbahnen ein Jahr gegeben, in welchem so viele Unglücksfälle auf denselben zu verzeichnen waren, wie in dem zu Ende gegangenen. Kein Staat ist verschont geblieben und auffälliger Weise scheinen gerade die Länder durch Eisenbahnunfälle am meisten heimgesucht worden zu sein, in welchen zur Verhütung derselben die umfassendsten Vorsichtsmaassregeln getroffen sind. Man könnte dies zwar damit begründen, dass diejenigen Bahnen, welche für die Betriebssicherheit am meisten gethan haben, einen besonders starken Verkehr bewältigen müssen und hierbei naturgemäss mehr Gefahren vorliegen, als wenn es sich um die Beförderung einer geringeren Zahl von Zügen handelt, allein auffällig bleibt es, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen Eisenbahnunfälle in so grosser Zahl und, Schlag auf Schlag einander folgend, eingetreten sind. Die Ursache dürfte in den meisten Fällen, wie es ja in der Regel zu sein pflegt, auf eine ganze Kette zufällig zusammentreffender Umstände ungünstigster Art zurückzuführen sein, wenn auch hier und da eine gröbliche Verletzung dienstlicher Pflichten stattgefunden und einen Unfall heraufbeschworen hat. Glücklicherweise sind dies die seltneren Fälle.

Dass infolge eines so schrecklichen Unglücksfalles, wie der bei Mönchenstein war, eine wahre Panik sich eines grossen Theils des reisenden Publikums bemächtigte, ist erklärlich. Aengstliche Gemüther glaubten bei jeder zu passirenden Brücke einen Einsturz erwarten zu müssen und hielt sich mancher Laie für berufen, den Eisenbahnverwaltungen seine Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Das Vertrauen in eine sichere Betriebsführung und gute Unterhaltung der Bahnanlagen war derartig erschüttert, dass von jeder Ausbesserung oder Erneuerung, insbesondere an den Eisenkonstruktionen. angenommen wurde, sie sei erst infolge des erwähnten Unfalles veranlasst worden. Glücklicherweise ist bald wieder eine gewisse Beruhigung eingetreten und ein gerechtfertigtes Vertrauen zurückgekehrt. Die Eisenbahnverwaltungen haben hierzu durch ihr besonnenes Handeln und ihre sachlichen Vorstellungen wesentlich beigetragen, wie sie andererseits auch eifrig bestrebt sind, immer grössere Sicherheit zu schaffen und — wenn trotzdem ein Unfall eintreten sollte — den verletzten Reisenden die denkbar schnellste und gründlichste Hilfe zu theil werden zu lassen. Namentlich ist es wohl der letztere Umstand, der bei dem reisenden Publikum ein beruhigendes Gefühl hervorzurufen geeignet ist. Jeder Reisende weiss, dass ihm bei einem eintretenden Unfall, selbst auf freier Strecke und weit entfernt von der nächsten Station oder menschlichen Niederlassung, durch die Fürsorge der Eisenbahn die bis zur Ankunft eines Arztes erforderliche vorläufige Hilfe geleistet wird. Es muss hierbei natürlich vorausgesetzt werden, dass die Bediensteten der Eisenbahn, welche zu der vorläufigen Hilfeleistung berufen sind, nicht etwa selbst ein Opfer der

Katastrophe werden, auch die unbedingt erforderlichen Geräthe und Medikamente der Zerstörung nicht mit anheimfallen.

Seit Jahren sind die grösseren Eisenbahnverwaltungen bestrebt, das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen so zweckmässig wie nur möglich zu gestalten. Hierzu ist wiederholt das Gutachten hervorragender medizinischer Autoritäten eingeholt worden, wie auch fortgesetzt die Verbesserungsvorschläge derselben ohne Rücksicht auf die erwachsenden, oft ganz erheblichen Kosten Berücksichtigung finden. Den Preussischen Staatsbahnen gebührt das Verdienst, auf diesem Gebiete im Deutschen Reiche am weitesten vorgegangen zu sein und den ersten Rang einzunehmen. Eine Schilderung der von denselben getroffenen Einrichtungen dürfte daher im Interesse thunlichst ausgedehnter Verbreitung und Nachahmung nicht unwillkommen sein.

Nachdem sich vor einigen Jahren die Nothwendigkeit zu grösseren Beschaffungen auf dem Gebiete des Eisenbahn-Rettungswesens herausgestellt hatte, war man sofort darüber im Klaren, dass Erspriessliches nur geschaffen werden könne, wenn die Einheitlichkeit möglichst gewahrt bliebe.

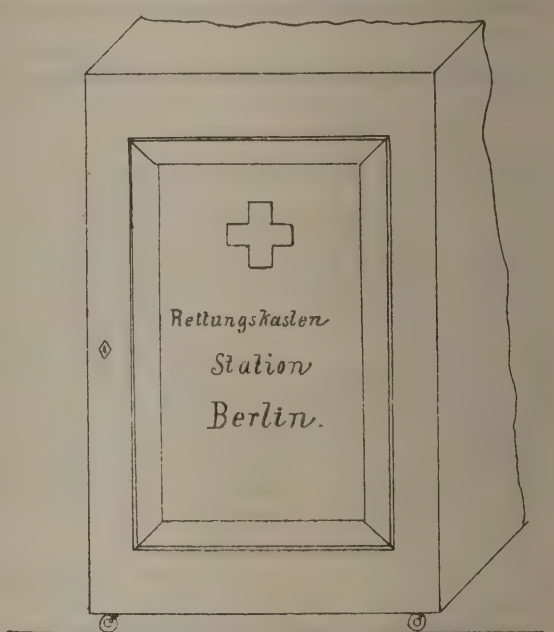
An der Hand der gesammelten Erfahrungen wurde in einer zu diesem Zwecke berufenen Versammlung von Bahnärzten und Vertretern der Eisenbahn darüber berathen, welche Vervollkommnungen an den bereits hier und da vorhandenen grossen und kleinen Rettungskästen vorzunehmen und welche einheitlichen Bestimmungen über die Hilfeleistungen bei Verletzungen auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu treffen sind. In den sogen. grossen und kleinen Rettungskästen befinden sich die zur ersten Hilfeleistung nothwendigen Gegenstände. Ein grosser Rettungskasten befindet sich auf jeder Station und Haltestelle, sowie in jeder Hauptwerkstätte und zwar in einem genau bezeichneten trockenen Raume unter Obhut der betreffenden Vorstände. Ein kleiner Rettungskasten befindet sich in dem Packwagen eines j e d e n Zuges unter der Obhut des Zugführers. Der Schlüssel ist stets an einem Handgriff des Kastens mit einem Karabinerhaken und mit dünnem Bindfaden befestigt. Die Enden des Bindfadens werden zur Vermeidung missbräuchlicher Benutzung des Kastens von dem mit der Untersuchung des Inhalts betrauten Beamten mit seinem Dienstsiegel versiegelt.

Nach den Beschlüssen der vorerwähnten Versammlung und unter Berücksichtigung der sich als wünschenswerth erwiesenen weiteren Verbesserungen sind die im folgenden näher beschriebenen Einrichtungen fast allgemein getroffen worden bezw. in der Einführung begriffen.

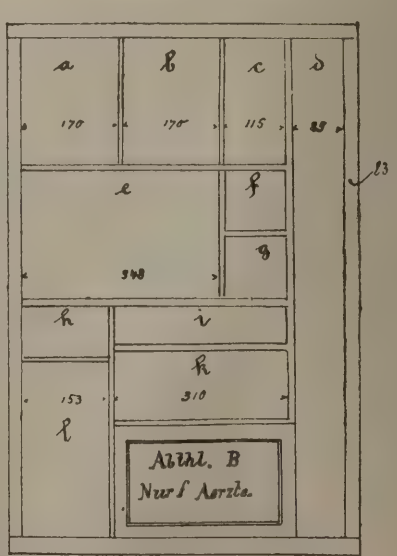
Der grosse Rettungskasten aus Kiefernholz (nach der angegebenen Skizze) hat eine Breite von 610, eine Tiefe von 470 und eine Höhe von 920 mm. Zur Erleichterung des Transports sind unter dem Kastenboden 4 Rollen, an den beiden Seitenwänden kräftige Handgriffe angebracht. Der grosse Rettungskasten hat zwei räumlich getrennte Abtheilungen. Die Abtheilung A umfasst sämmtliche Fächer ausser dem auf der besonderen Verschlussthür mit B bezeichneten Fache und ist zum gemeinschaftlichen Gebrauch für den Arzt und die Beamten bestimmt. Der Inhalt ist folgender:

1. 2 knieförmig gebogene grosse Scheeren zum Aufschneiden der Kleidungsstücke.
2. 10 Hohlschienen von biegsamem Draht, und zwar 5 breitere für das Bein und 5 schmalere für den Arm.
3. 60 m Sublimatmull, je 1 m in einem besonderen, starken blauen Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „1 m ganzer Sublimatmull“.
4. 60 m Sublimatmull in Stücke von 20 cm Länge und Breite geschnitten und je 1 m in einem besonderen, starken gelben Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „1 m Verbandmull in Läppchen“.
5. 30 Päckchen reine antiseptische Verbandbaumwolle zu je 100 g in starkem Papier verpackt mit der Aufschrift: „Verbandbaumwolle“.
6. 12 Tafeln gewöhnliche geleimte Watte in einem starken Papierumschlag verpackt.
7. 36 Baumwollbinden (Calico), 6 cm breit und 5 m lang.
8. 50 Binden von gestärktem Mull, 6 cm breit und 5 m lang.
9. 12 dreieckige Verbandtücher (Mitellen), deren kürzere Seiten je 90 cm lang sind.
10. 1 Gross starke Sicherheitsnadeln in einer besonderen Schachtel mit Aufschrift.
11. 1 Fläschchen mit 100 g Aethertropfen (Aether sulfuricus).
12. 10 Stückchen Würfelzucker in einer Flasche mit weiter Oeffnung.
13. 2 Nagelbürsten, einzeln in Pergamentpapier verpackt.
14. 2 Stücke gute Seife, einzeln in Staniol verpackt.
15. 2 Handtücher, je 1,5 m lang.
16. 3 Waschbecken aus Papiermasse.
17. 20 Sublimatplätzchen (nach Professor Angerer-München) von je 1 g mit der Aufschrift „G i f t“ in gut verkorktem Glas. 1 Plätzchen genügt für den Inhalt der Literflasche (vergl. Nr. 18).
18. Eine 1 l haltende Flasche als Giessflasche (Irrigator) aus starkem Glas mit 2 Oeffnungen, einer gewöhnlichen oben und einer seitlichen nahe dem Boden, beide mit guten Korken verschlossen. Die Oeffnung am Boden muss so eng sein, dass ein gewöhnlicher Irrigatorschlauch darüber gezogen werden kann. Diese Flasche ist immer mit fertigem Sublimatwasser gefüllt.
19. Ein Behälter mit 2 Berzeliusröhren und Korkstöpseln in Vorrath, einen Stöpsel von jeder im grossen Rettungskasten befindlichen Sorte.

Grosser Rettungskasten.



Aeussere Ansicht.



Innere Ansicht.

20. 1 Gummischlauch von 1 m Länge zur Giessflasche und zwar zur unteren Oeffnung passend und an einem Ende mit einem zur Spitze ausgezogenen Glasröhrchen (sogen. Berzeliusröhre) versehen.
21. 2 grosse und 2 kleine Gummibinden aus Naturgummi, nicht gewebt (beste Qualität). Jede mit Langenbeck'scher Schlussklammer.
22. 1 starker Wachsstock.
23. 2 Stück Tragtücher.
24. 1 Exemplar der Anleitung.
25. 1 Exemplar „Kurze Winke“ auf der Innenseite des Kastendeckels befestigt.
26. 1 Verzeichniss des Inhalts des ganzen Rettungskastens auf der Innenseite des Deckels befestigt.

Die Abtheilung B ist zur ausschliesslichen Benutzung des Arztes bestimmt und ist mit einer entsprechenden Bezeichnung versehen. Dieselbe enthält:

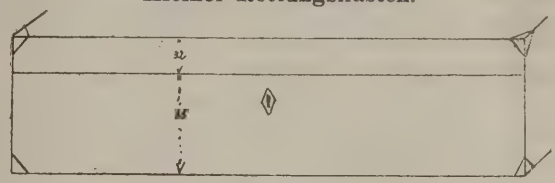
1. 1 Verbandtasche von Leder, darin
   a) 1 einklingige Bistouri,
   b) 1 Scheere,
   c) 1 gewöhnliche Sonde,
   d) 1 Hohlsonde,
   e) 1 Kornzange zum Feststellen der Griffe, zugleich als Unterbindungspinzette und Nadelhalter verwendbar,
   f) 1 anatomische Pinzette,
   g) 4 Unterbindungspinzetten,
   h) 10 grössere krumme Nähnadeln,
   i) 1 Dechamp'sche Nadel,
   k) 1 Rasirmesser.
2. 2 Rollen Jodoformseide von mittlerer Stärke (nach Hagedorn-Magdeburg).
3. 30 Gypsbinden in einer gutschliessenden Blechbüchse, die Fugen mit Papier verklebt.
4. 200 g Chloral-Chloroform ohne Alkohol.
5. 1 Chloroformmaske mit zugehörigem Glas nach Esmarch.
6. 10 Morphiumpulver zu je 0,01 Morphium muriaticum.
7. 40 g pulverisirtes Jodoform in einer Hartgummibüchse mit doppeltem abschraubbaren Deckel, einem durchlöcherten und darüber einem ganzen mit den Aufschrift: „Jodoform, Gift“.
8. 2 Gläschen mit je 30 g blau gefärbter, offizineller, verflüssigter Carbolsäure.
9. Einige Drainröhren verschiedener Dicke, 10 cm lang, in einem weithalsigen, verkorkten Fläschchen mit Alkohol.

Sämmtliche im Rettungskasten enthaltenen Fläschchen müssen mit guten Korkstöpseln versehen sein, welche über den Rand des Fläschchens hinausragen. Die Fläschchen müssen sich entweder in einer Holzumhüllung bezw. einem Hozbehälter oder in Watte verpackt in einem Blechkasten befinden. Die eingepackten Gefässe müssen mit einer deutlichen Aufschrift des Inhalts und ausserdem die Gefässe, welche giftige Stoffe enthalten, mit der Aufschrift: „Vorsichtig zu gebrauchen“ versehen sein.

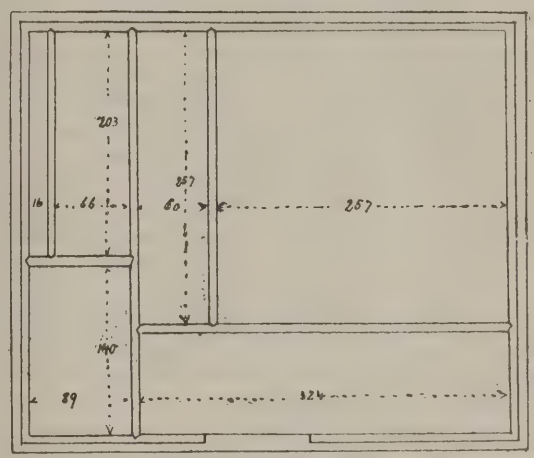
Der kleine Rettungskasten muss mit Rücksicht au die Gefahr, leicht einer Zertrümmerung anheimzufallen, aus besonders festem Holz (Eichen- oder Pitchpineholz) hergestellt werden, auch sind bei Anfertigung des Deckels Maassnahmen zu treffen, welche ein Verziehen der einzelnen Holzstäbe verhüten, damit das Oeffnen und Schliessen nicht beeinträchtigt und das Eindringen von Staub und Schmutz vermieden wird. Der kleine Rettungskasten (siehe die Skizze) hat eine Länge von 450, eine Breite von 380 und eine Höhe von 117 mm. An demselben befinden sich zur Erleichterung des Transports ebenfalls 2 Handgriffe; das Innere ist in 6 Fächer eingetheilt, in welchen folgender Inhalt untergebracht wird:

1. 1 knieförmig gebogene grosse Scheere zum Aufschneiden der Kleidungsstücke.
2. 5 m Sublimatmull, je 1 m in einem besonderen starken blauen Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „1 m ganzer Sublimatmull“.
3. 5 m Sublimatmull in Stücken von 20 cm Länge und Breite geschnitten und je 1 m in einem besonderen starken gelben Papierumschlag verpackt mit der Aufschrift: „1 m Verband mull in Läppchen“.
4. 20 Baumwollbinden (Calico), je 5 m lang und 6 cm breit, in Papier verpackt und mit Aufschrift versehen.
5. 6 dreieckige Verbandtücher (Mitellen), deren kürzere Seiten je 90 cm lang sind.
6. 1 Nagelbürste, in Pergamentpapier verpackt.
7. 1 Stück gute Seife, in Staniol verpackt.
8. 1 Handtuch, etwa 1,5 m lang.
9. 1 Waschbecken aus Papiermasse.
10. 1 grosse und 1 kleine Gummibinde, je mit Langenbeck'scher Schlussklammer.
11. 1 Exemplar „Kurze Winke“ an der Innenseite des Deckels befestigt.
12. 1 Inhaltsverzeichniss des kleinen Rettungskastens an der Innenseite des Deckels befestigt.

Kleiner Rettungskasten.



Vorderansicht.



Innere Eintheilung.

Sämmtliche Rettungskästen werden einmal im Jahre von dem Bahnarzte und alle 3 Monate von dem Vorsteher der Station oder Abfertigungsstelle bezw. Werkstätte, welcher hiermit beauftragt ist, geöffnet und auf Vollständigkeit und Tauglichkeit des Inhaltes untersucht. Hierbei ist besonders darauf zu sehen, ob die Rettungskästen in allen Fugen dicht sind und keinen Staub durchlassen, ferner ob die metallenen Gegenstände Spuren von Rost oder Grünspan zeigen. Es müssen jedesmal alle vorhandenen Gummisachen herausgenommen, nach der vom Bahnarzt erhaltenen Anweisung kräftig gedehnt und wieder so verpackt werden, dass jedes Knicken vermieden wird. Für die Beseitigung vorgefundener Mängel ist schleunigst Sorge zu tragen. Der Tag der Untersuchung ist von dem Arzte und dem betreffenden Beamten in das in jedem Rettungskasten liegende Formular oder Buch fortlaufend einzutragen und durch Unterschrift zu bestätigen.

Hat ein Rettungskasten in Benutzung genommen werden müssen, so ist der mit der Obhut desselben betraute Beamte verpflichtet, den Inhalt des Kastens unverzüglich wieder vervollständigen und in Ordnung bringen zu lassen.

(Schluss folgt.)

Eine Frage zur Verminderung der Wagen-Leerläufe.

Als Mitursache des in den letzten Jahren so häufig und anhaltend auftretenden Wagenmangels sind von verschiedenen Seiten und wohl nicht ganz mit Unrecht die umfangreichen Leerläufe bezeichnet worden, welche die Güterwagen innerhalb des weiten Gebiets des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes zum Zwecke ihrer Wiederbeladung zurückzulegen haben.

Inwieweit eine Beschränkung der Leerläufe bei dem herrschenden System des Wagenausgleichs überhaupt möglich ist, und in welchem Grade eine solche zur besseren Ausnutzung der Wagen gewinnbringend sein würde, mag dahingestellt bleiben; in den nachfolgenden Zeilen soll nur die Frage behandelt werden, ob nicht eine anderweitige Begrenzung des Bedarfs in den täglichen Wagenmeldungen der Stationen auf die Zahl der Leerläufe von Einfluss sein würde; denn diese Begrenzung ist von grosser Wichtigkeit.

Nach den für den obengenannten Verband geltenden Vorschriften haben die Stationen bekanntlich täglich gegen die Mittagsstunde den vorhandenen Bestand und Bedarf an Güterwagen genau festzustellen und ihrem Wagenbüreau telegraphisch zu melden. Als Bestand sollen hierbei nicht nur alle schon leeren und verfügbaren Wagen, sondern auch die bis zur nächsten Meldung, das ist innerhalb der nächsten 24 Stunden, leer werdenden, als Bedarf dagegen alle bis zur nächsten Meldung erforderlichen Wagen angenommen werden. Die letztere Bestimmung ist bei einigen Verwaltungen — ob bei allen Verbandsverwaltungen, ist uns nicht bekannt — schon dahin erweitert worden, dass als Bedarf die an dem Meldetage und an dem nächstfolgenden Tage erforderliche Wagenzahl derselben Gattung anzurechnen sei, was darauf schliessen lässt, dass maassgebenden Orts diesem Punkte eine besondere Aufmerksamkeit bereits zugewandt wird. Aber auch die damit erzielte Ausdehnung der Bedarfsgrenze scheint noch nicht genügend, wenn man die Zeit berücksichtigt, welche die Ausführung der Dispositionen des Wagenbüreaus durchschnittlich kostet. Zur besseren Veranschaulichung diene ein Beispiel:

Die Station A. hat am Montag bei der Bestands- und Bedarfsaufnahme einen Saldobestand von 10 bedeckten Wagen, das heisst also, sie kann diese Wagen weder am Montag, noch am folgenden Dienstag verwenden und meldet sie daher dem Wagenbüreau als verfügbar. Sie hätte zwar am Mittwoch Morgen Verwendung dafür, der Bedarf für diesen Tag darf aber nach dem Vorhergesagten am Montag noch nicht mit eingerechnet werden, sondern kommt erst in der Dienstagsmeldung zur Berücksichtigung. Die telegraphische Meldung erfolgt in der ersten oder zweiten Nachmittagsstunde, das Wagenbüreau verfügt die Wagen nach Station B., die telegraphische Verfügung trifft in der vierten oder fünften Nachmittagsstunde bei A. ein. Nehmen wir nun die allergünstigsten Umstände an, nämlich, dass Station B. von Station A. nur 30 km entfernt liegt, dass zwischen beiden Stationen sich keine Uebergangsstation befindet, wo die Wagen etwa aus einem Zuge in den anderen umgestellt werden müssen, dass ferner beim Eintreffen der Disposition die Wagen schon alle leer sind, dass auch die Zugverbindung von A. nach B. an die Zeit des Eingangs der Disposition nahe anschliesst, so können die Wagen unter diesen Voraussetzungen noch am Montag Abend oder spätestens in der folgenden Nacht in B. eintreffen und am Dienstag Morgen zur Beladung überwiesen werden. Es wird damit also 1 Tag für die Wagenbenutzung gewonnen, der ja nicht gewonnen wäre, wenn die Wagen behufs Beladung auf der Station A. am Mittwoch Morgen den Dienstag still gestanden hätten. Nun aber meldet A. am Dienstag seinen Bedarf für den Mittwoch an. Ob die angeforderten Wagen rechtzeitig eingehen werden, erfährt die Station erst bei ihrem Eingang oder frühestens durch etwaige telegraphische Vormeldung seitens der Absendestation C. kurz vor der nächsten Hauptmeldung, der Wagenbesteller muss also über das Eintreffen seiner Wagen in Ungewissheit gelassen werden. Und wenn dieselben nun auch — unter Annahme der gleich günstigen Umstände wie bei jener Absendung nach B. — am Dienstag Abend in A. eingehen, so wird doch jenem Benutzungsgewinne von einem Tage der in dem doppelten Leerlaufe liegende Verlust, die damit verbundenen Betriebskosten und Abnutzung des Fahrmaterials gegenüberstehen. In Zeiten des Wagenmangels muss natürlich der Benutzungsgewinn werthvoller sein, und es wäre alsdann an dem Dispositionsverfahren nichts auszusetzen, wenn die obigen günstigen Voraussetzungen regelmässig oder nur bei der Mehrzahl der Dispositionen zuträfen. Das ist nun aber nicht der Fall; sie bilden erfahrungsmässig so seltene Ausnahmen, dass ihre Erörterung eigentlich nur einen akademischen Werth hat.

Entweder sind die Wagen beim Eingang der Verfügung vom Wagenbüreau noch gar nicht oder noch nicht alle leer, oder die Lage der Güterzüge nach B. ist keine günstige, Nachtdienst findet bekanntlich nur auf den wichtigeren Linien statt, oder die Aus- und Zusammenrangirung kann zu dem passenden Zuge wegen Zeitmangels nicht mehr bewerkstelligt werden, oder der Zug hat eine Uebergangsstation zu passiren, wo die Wagen in einen anderen Zug umrangirt werden müssen. Oder die Wagen bleiben zurück, weil der Zug schon voll belastet ist; in der starken Verkehrszeit, die ja auch die Zeit der Wagennoth ist, wenn die Güterzüge ihre obligatorischen Verspätungen haben, ist ein Zurückbleiben der Wagen nicht selten, und dies Schicksal betrifft ja bestimmungsgemäss zunächst die leeren Wagen.

Wenn die Wagen daher am Dienstag Mittag in B. anlangen, so ist das schon eine sehr prompte Beförderung zu nennen, in vielen Fällen gehen sie später ein, so dass sie erst am Mittwoch Morgen zur Beladung bereit stehen. An diesem Tage wären sie aber auch, ohne Leerlauf, auf der Station A. zu verwenden gewesen.

Wir kommen daher nach diesen Auseinandersetzungen zu folgendem Satze: Bei einer Zuführungslinie von nicht mehr als 50 km Länge gelangen die von dem Wagenbüreau verfügten Wagen durchschnittlich am Mittag des auf den Dispositionstag folgenden Tages an den Ort ihrer Bestimmung.

Jeder mit den Verhältnissen Vertraute wird zugestehen, dass hierin keine Uebertreibung liegt, dass die Beförderung thatsächlich nicht schneller geschieht. Sie erfordert natürlich mehr Zeit, sobald die Zuführungslinie länger ist.

Wenn jener Satz aber richtig ist, — man könnte das ja auf dem Wege der Statistik ermitteln — so folgt mit mathematischer Nothwendigkeit, dass es im vorliegenden Beispiel vortheilhafter war, die Wagen behufs Beladung am Mittwoch auf der Station A. stehen zu lassen, denn der halbe Tag, der, wenn sie in B. am Dienstag Nachmittag zur Beladung gestellt werden, gewonnen wird, geht auf A. verloren, weil — nach demselben Satze — die daselbst erforderlichen Wagen von C. erst am Mittwoch Mittag eintreffen werden. Ein Zeitgewinn für die Wagenbenutzung ist mit dieser Disposition also nicht verbunden, dagegen ist als Verlust zu verzeichnen: die mit dem doppelten Leerlauf von A. nach B. und von C. nach A. verursachte Abnutzung des rollenden Materials, die durch die mindestens viermalige Rangirung der Wagen — zweimalige Einstellung und zweimalige Aussetzung — entstandenen Betriebskosten und die allerdings nicht schwerwiegende, aber doch unangenehme Ungewissheit in betreff des Eingangs der Wagen auf A. wie auf B.

Es ergibt sich also der Schluss, dass es bei Voraussetzung der fraglichen Verhältnisse zweckdienlicher ist, wenn die Stationen als Bedarf die für den Meldetag und die zwei nächstfolgenden Tage erforderliche Zahl von Wagen einer bestimmten Gattung anrechnen. Auch dürfte es sich im gewöhn-

lichen Verkehr — die Wagenversorgung der Kohlenreviere und sonstigen grossen Industriegebiete kommt hierbei natürlich nicht in Betracht — jedenfalls empfehlen, dass die Wagenzuführung von Bestands- nach Bedarfsstationen, soweit irgend angängig, auf ganz kurze Entfernungen beschränkt bliebe, denn je kürzer der Zuführungsweg, je grösser ist folgerichtig der Gewinn für die Ausnutzung.

Möge die vorliegende Frage Beachtung seitens der berufenen Organe finden. R.

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1890.

Am Schlusse des Jahres 1890 befand sich im Betriebe des Badischen Staates nach dem uns vorliegenden Jahresberichte ein Bahnnetz von 1 453,98 km Länge, dessen Umfang sich durch die am 20. Mai 1890 in Südbaden zur Umgehung des Schweizer Gebietes zur Eröffnung gelangten Bahnlinien:

Leopoldshöhe-Lörrach 6,34 km, Schopfheim-Säckingen 19,67 km und Weizen-Immendingen 44,56 km, zusammen 70,57 km, gegen das Vorjahr vergrösserte. Von dem vorbezeichneten, im Betriebe des Badischen Staates befindlichen Bahnnetze befanden sich 1 353,82 km im Eigenthum desselben, während 70,79 km Badischen Gemeinden und Gesellschaften gehörten, 24,48 km vom Bayerischen Staate gepachtet waren und 4,89 km (Verbindungsbahn in Basel) mitbetrieben wurden. Trennt man das Bahnnetz nach den von ihm durchzogenen Staatsgebieten, so entfallen davon auf die auswärtigen Staaten 137,84 km und zwar

a)	auf Preussen	20,96 km
b)	„ Bayern	24,51 „
c)	„ Württemberg	24,15 „
d)	„ Hessen	22,17 „
e)	„ die Schweiz	46,05 „

und der Rest mit 1 316,14 km auf das Grossherzogthum.

Nach Hinzurechnung der an die Bayerische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke . . . . 1,64 km
und der Badischen Strecke der Main-Neckarbahn . . . 38,64 „

beträgt die Gesammtlänge der Badischen Bahnen im Grossherzogthum . . . . . 1 356,42 km

während die gesammte Länge der auf Badischem Gebiet belegenen Bahnen, also unter Hinzurechnung der den auswärtigen Bahnverwaltungen gehörigen Strecken . . . . . 126,61 „
und unter Abrechnung der seitens der Badischen Staatsbahnverwaltung betriebenen Strecken . . . . . 1 483,03 km

betrug.

Die gesammten Baukosten und das verwendete Anlagekapital der Badischen Staatsbahnen — ausschliesslich des zur Main-Neckarbahn gehörigen Theiles — stellten sich wie folgt:

	im Jahre 1890			im Jahre 1889		
	Staatsbahnen (1 426,25 km)	Privatbahnen (70,79 km)	zusammen (1 355,46 km)	Staatsbahnen (1 277,65 km)	Privatbahnen (78,03 km)	zusammen (1 355,68 km)
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
a) Baukosten, jedoch ohne Zinsen und Zinseszinsen	431 531 380	2 697 534	434 228 914	430 887 056	2 697 534	433 584 590
b) wie vor (im Jahresdurchschnitt)	416 548 307	2 695 868	419 244 173	409 740 065	2 559 951	412 300 016
c) Gesammtaufwendungen, einschliesslich der Bau-, Zins- und Rabatte, jedoch abzüglich der Einnahmenüberschüsse des Reinertrags usw. und des Agios	433 900 175	6 904 526	440 804 701	427 258 447	7 883 229	435 141 676
d) Verwendetes Anlagekapital, unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken zwischen Baukosten und Kaufsummen sich ergebenden Differenzbeträge	434 606 345	6 994 526	441 600 871	427 945 486	7 883 229	435 828 715
e) Verwendetes Anlagekapital im Jahresdurchschnitt zur Einnahmeberechnung	431 939 286	6 992 860	438 932 146	425 931 521	7 876 074	433 807 595
f) Verwendetes Anlagekapital auf 1 km Eigenthumsbahn	320 634	98 807	309 624	334 947	101 028	321 465

*) Die in ( ) beigefügten Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1889.

Aenderungen in der Organisation wurden im Laufe des Berichtsjahres herbeigeführt durch eine anderweite Bezirkseintheilung und die Errichtung dreier weiterer Bahnbaubezirke mit dem Sitze der Bahnbauinspektoren in Heidelberg, bezw. Offenburg und Stühlingen, unter Auflösung der für den Bau der Grenzumgehungsbahnen eingesetzten Eisenbahn-Bauinspektionen in Lörrach, Stühlingen und Zollhaus, sowie durch die infolge der Neuabgrenzung der Bahnbaubezirke erforderlich gewordene anderweite Zutheilung der Telegraphenmeistereien in Lauda, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Basel und Konstanz.

Die Leistungen des rollenden eigenen und fremden Betriebsmaterials in sämmtlichen Zügen einschl. der Leerfahrten betrugen bei den Lokomotiven insgesammt 16 540 193 (15 396 885) km, somit um 1 143 308 km oder 7,43 % mehr als im Vorjahr, welcher Umstand hauptsächlich auf die Vermehrung der Züge, sowie die grössere Ausdehnung des Rangirdienstes

Berichtsjahres infolge der Eröffnung der Grenzumgehungsbahnen von 353 auf 367 vermehrten, dienten 279 dem Personen- und Güterverkehr, 85 nur der Personen- und 3 ausschliesslich der Güterabfertigung, während 36 Anschlüsse, einschliesslich des Bodenseetrajektes, für den Gütertransport von Konstanz aus zum Anschluss an die Bayerischen und Oesterreichischen Staatsbahnen bei Linden bezw. Bregenz den Verkehr mit den Nachbarbahnen vermittelten.

Der Bestand an Transportmaterial belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 489 Lokomotiven (gegen 467 Lokomotiven Ende 1889) und 10 100 (9 310) Wagen mit 20 378 (18 795) Achsen, unter denen sich 1 274 (1 239) Personenwagen mit 2 584 (2 516) Achsen und 8 826 (8 071) Lastwagen mit 17 789 (16 279) Achsen befanden. Es entfielen somit Ende 1890 auf 1 km Bahnlänge 0,335 Lokomotiven, nämlich 0,191 Personenzug-, 0,140 Güterzug-, sowie 0,005 Personen- und Güterzuglokomotiven und 6,95 Wagen mit 14,01 Achsen, davon 0,88 Personen- und 6,07 Güterwagen. Von den Lokomotiven waren zur Entnahme von Dampf zur Wagenheizung bezw. zum Pulsometerbetrieb 480 (458) Stück eingerichtet und mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal 256 (230) Stück versehen. Auch bei den Wagen hat die Einführung der schnellwirkenden Bremseinrichtung erhebliche Fortschritte gemacht, da Ende 1890 mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal 785 (694) Personenwagen und mit der vorbezeichneten Bremse allein 258 (254) Gepäck- und Güterwagen versehen waren, ausserdem 485 (521) Personenwagen mit Westinghouse-Bremsleitung und Intérkommunikationssignal und 7 Güterwagen, wie im Vorjahr, mit Westinghouse-Bremsleitung allein ausgerüstet waren.

In ähnlicher Weise wie durch die Ausdehnung der verbesserten Bremseinrichtung für Erhöhung der Betriebssicherheit im Zugverkehr gesorgt wurde, ist auch auf eine bessere und ausgedehntere Beheizung der Personenwagen Bedacht genommen worden. Nämlich die Anzahl der heizbaren Personenwagen von 84,75 % im Jahre 1889 auf 91,37 % Ende 1890 anwuchs und die Dampfheizung allgemein zur Anwendung gelangte.

Die gesammten Anlagekapitalien betrugen für die im Betriebe gewesenen Strecken der Badischen Staatsbahnen — ausschliesslich des zur Main-Neckarbahn gehörigen Theiles — 436 828 715 ℳ, für die im Betriebe sich auf die verschiedenen Wagenklassen bezw. Bahnarten sowie wie folgt:

	Staatsbahnen	Privatbahnen	zusammen
	ℳ	ℳ	ℳ
a) Bau- und Lokal-Anlagen	18 181 173	87 965 413	282 317 017	61 619 015	26 260 313
b) Betriebsmittel und Werkstätten	47 965 413	282 317 017	61 619 015	26 260 313	
c) Grunderwerb	61 619 015	26 260 313			
d) Verwaltungsgebäude	26 260 313				
e) Bahnhofgebäude					
f) Güterschuppen					
g) Wasserstationen					
h) Signale und Weichen					
i) Oberbau					
k) Brücken					
l) Tunnel					
m) Hochbauten					
n) Einfriedigungen					
o) Telegraphen					
p) Maschinen und Werkzeuge					
q) Gasanstalten					
r) Wasserleitungen					
s) Diverse					
t) Direkte Verkehr etwas zurückgeworfen, da die Steigerung des direkten Verkehrs überwiegend auf die III. Wagenklasse, sowie auf die ermässigten Fahrkarten entfällt.					

In den Gepäck- Expressgut- Milch- und Viehverkehr wurden im Berichtsjahre befördert:

	1890	1889	
a) Gepäck	20 506 t	19 786 t	+ 4,09 %
b) Expressgut	9 571 „	9 078 „	+ 5,43 „
c) Milch	14 184 „	13 361 „	+ 6,14 „
d) Vieh			
e) Zusammen			

und ferner auch auf die Eröffnung des Betriebes auf den Grenzumgehungsbahnen zurückzuführen ist; bei den Wagen bezifferten sich die Leistungen auf 411 864 768 (394 655 415) Achskm und zwar entfielen davon auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 288 601 (285 277) Achskm.

Die Ausnutzung der Wagen gestaltete sich im Jahre 1890 im Vergleich mit dem Vorjahr folgendermaassen:

a) auf 1 Achskm der Personenwagen entfielen 4,30 (4,36) Pers.
b) die bewegten Plätze waren durchschnittlich besetzt zu . . . . . 23,38 (23,33) %
c) die durchschnittliche Belastung eines Lastwagen-Achskilometers betrug . . . . . 2,09 (2,06) t
d) die durchschnittliche Tragfähigkeit einer Achse . . . . . 5,04 (4,85) „
e) die bewegte Tragfähigkeit wurde ausgenuzt zu . . . . . 41,47 (42,47) %

Es hat sich somit im Berichtsjahr die Ausnutzung der bewegten Plätze der Personenwagen in geringem Grade gehoben, dagegen ist diejenige der bewegten Tragfähigkeit der Güterwagen etwas zurückgegangen.

Die hinsichtlich des Personenverkehrs und des Erträgnisses hieraus schon seit einer Reihe von Jahren andauernde Steigerung setzte sich auch im Berichtsjahr ganz erheblich fort, wobei zwar in Betracht kommt, dass ein Theil derselben auch dem Hinzutreten der neu erbauten, das Schweizer Gebiet umgehenden Bahnstrecken zuzuschreiben ist. Dass die Zunahme des Erträgnisses geringer ist, als die der Zahl der beförderten Personen, hat seine Ursache darin, dass der grösste Theil der Verkehrssteigerung auf die verhältnissmässig ein geringeres Erträgniss abwerfende Militär- und Arbeiterbeförderung zu rechnen ist. Die Steigerung der Einnahme aus dem Binnenverkehr kommt, prozentual genommen, derjenigen des direkten und Durchgangsverkehrs ziemlich gleich, und es ist die Zunahme der letzteren auch diesmal wieder hauptsächlich der beträchtlichen Ausdehnung des Verkehrs mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften und dem vermehrten Verkehr mit der Main-Neckarbahn zu danken gewesen.

Im Vergleich zum Jahr 1889 wurden an Personen befördert in der I. Klasse 165 444 (151 706) = + 9,6 %, in der II. Klasse 1 912 288 (1 754 999) = + 8,96 %, in der III. Klasse 10 988 186 (10 413 089) = + 5,52 %, ferner auf Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 6 985 022 (6 113 520) = + 14,26 % und auf Militärfahrkarten und Requisitionsscheine 421 786 (303 048) = + 39,18 %, zusammen 20 472 726 (18 736 362) = + 9,27 %, und zwar entfielen von der Gesammtzahl der beförderten Personen auf die I. Klasse 0,80 (0,81) %, auf die II. Klasse 9,34 (9,37) %, auf die III. Klasse 53,68 (55,58) %, auf Fahrten mit Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 34,12 (32,63) % und auf Militärs 2,06 (1,61) %.

Die Anzahl der von den Reisenden zurückgelegten Personenkilometer mit 424 972 996 (389 695 358) = + 9,05 % vertheilte sich auf die verschiedenen Wagenklassen bezw. Fahrkartensorten wie folgt:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine	Militärfahrscheine usw.
	Personenkilometer				
1890	13 481 172	87 965 413	232 317 047	64 649 015	26 560 349
1889	13 214 665	83 226 510	221 073 863	56 005 158	16 175 162
1890 mehr	2,02 %	5,69 %	5,09 %	15,43 %	64,20 %

Es entfielen daher von der Gesammtzahl der zurückgelegten Personenkilometer auf: die I. Klasse 3,17 (3,39) %, die II. Klasse 20,70 (21,36) %, die III. Klasse 54,67 (56,73) %, Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 15,21 (14,37) %, Militärfahrkarten usw. 6,25 (4,15) %.

Während nach dem obigen Vergleich die Zunahme der Anzahl der beförderten Personen in der I. und II. Wagenklasse sich ziemlich gleichkommt, bleibt die Steigerung der für die richtige Beurtheilung der Verkehrsbewegung maassgebenden Personenkilometer bei der I. Wagenklasse erheblich hinter derjenigen der II. Wagenklasse zurück. Es rührt dies daher, dass die im Jahr 1889 stattgehabte Pariser Weltausstellung namentlich der I. Wagenklasse eine ganz wesentliche Verkehrssteigerung zugeführt hatte. Wenig verschieden ist die Zunahme der Anzahl der beförderten Personen in der III. Wagenklasse, sowie diejenige der Zahl der Reisenden mit Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheinen von der Steigerung der entsprechenden Personenkilometer. Ganz erheblich höher als die Steigerung der absoluten Beförderung stellen sich dagegen die Personenkilometer der Militärbeförderung, was in der Erweiterung der Reiselängen seine Ursache hat.

Vergleicht man die kilometrische Beförderung im Jahre 1890 mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres, so entfallen in der I. Klasse 9 527 (9 636) = — 109, in der II. Klasse 62 161 (60 687) = + 1 474, in der III. Klasse 164 169 (161 202) = + 2 967, auf Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 45 685 (40 838) = + 4 847, auf Militärfahrkarten usw. 18 769 (11 794) = + 6 975, zusammen 300 311 (284 157) = + 16 154 beförderte Personen auf 1 km Betriebslänge.

Wie vorher nachgewiesen, sind die gesammten Personenkilometer um 9,05 % in die Höhe gegangen, dagegen hat sich die auf 1 km Betriebslänge berechnete Beförderung nur von 284 157 auf 300 311 Personen oder 5,68 % gehoben, was darauf zurückzuführen ist, dass die im Berichtsjahr in Betrieb genommenen neuen Bahnstrecken nur einen sehr mässigen Verkehr hatten.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen ausschliesslich der Vergütung aus dem Gefangenentransport, welche sich — wie in den Vorjahren — auf 24 814 ℳ bezifferte, insgesammt 14 685 717 (13 832 038) ℳ = + 6,17 %. Von denselben entfallen auf die I. Klasse 1 152 850 (1 137 159) ℳ = + 1,38 %, auf die II. Klasse 4 882 514 (4 663 292) ℳ = + 4,70 %, auf die III. Klasse 7 466 511 (7 098 234) ℳ = + 5,19 %, auf die verausgabten Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine 764 758 (679 095) ℳ = + 12,61 % und auf die Militärbeförderung 419 084 (254 258) ℳ = + 64,83 %.

Auf die verschiedenen Wagenklassen berechnet, vertheilt sich die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr mit 7,85 (8,22) % auf die I. Klasse, 33,25 (33,72) % auf die II. Klasse, 50,84 (51,32) % auf die III. Klasse, 5,21 (4,91) % auf die Beförderung mittelst Zeitkarten und Lokalzug-Fahrscheine und 2,85 (1,83) % auf die Beförderung von Militärpersonen.

In den beiden Gruppen des Personenverkehrs stellt sich die Einnahme gegenüber dem Vorjahre wie folgt:

	1890 ℳ	1889 ℳ	1890 ℳ	1890 %
a) im Binnenverkehr .	9 259 203	8 715 847	+ 543 356	+ 6,23
b) „ direkten und Durchgangsverkehr	5 451 328	5 141 006	+ 310 322	+ 6,04

Die im Binnenverkehr eingetretene Steigerung überschreitet somit diejenige des direkten und Durchgangsverkehrs nur unerheblich. Bezüglich der Mehreinnahme im direkten Verkehr ist zu bemerken, dass an derselben besonders die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte betheiligt waren, und zwar mit dem Betrage von 206 705 ℳ, sodann der Verkehr mit der Main-Neckarbahn mit 28 148 ℳ und die Streckenfahrscheine Englischer Reiseunternehmer mit 26 532 ℳ. Für das Personenkilometer beziffern sich die Einnahmen im Binnenverkehr auf 3,00 (3,06) ₰ = — 0,06 ₰, im direkten Verkehr auf 4,69 (4,92) ₰ = — 0,23 ₰ und im Gesammtverkehr auf 3,46 (3,55) ₰ = — 0,10 ₰. Die auf das Personenkilometer entfallende Einnahme ist demnach sowohl im Binnenverkehr, als auch im direkten Verkehr etwas zurückgewichen, da die Steigerung des Verkehrs überwiegend auf die III. Wagenklasse, sowie auf die ermässigten Fahrkarten entfällt.

In dem die Gepäck-, Expressgut-, Milch- und Traglastbeförderung umfassenden Verkehr wurden im Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres expedirt:

	1890	1889	1890
a) Gepäck	20 596 t	19 786 t	+ 4,09 %
b) Expressgut	9 571 „	9 078 „	+ 5,43 „
c) Milch	14 484 „	13 361 „	+ 8,41 „
d) Traglasten	4 092 „	4 093 „	— 0,02 „

und daraus die folgenden Erträgnisse erzielt:

	1890	1889	1890
a) Gepäck	786 081 ℳ	760 088 ℳ	+ 3,42 %
b) Expressgut . .	285 907 „	269 357 „	+ 6,14 „
c) Milch	97 964 „	89 461 „	+ 9,50 „
d) Traglasten . .	21 535 „	21 542 „	— 0,03 „

Während sich die Einnahme aus der Personenbeförderung, wie vorher angegeben, um 6,17 % steigerte, ist diejenige aus der Gepäckbeförderung nur um 3,42 % in die Höhe gegangen, da sich die Zunahme im Personenverkehr mehr auf die ermässigten Wagenklassen erstreckte, also hauptsächlich Reisende betraf, welche grösstentheils kürzere Strecken durchfuhren und deshalb weniger Gepäck mit sich führten. Die Steigerung im Expressgut- und Milchverkehr hat sich auch im Berichtsjahr wieder in bemerkenswerther Weise fortgesetzt, wogegen im Traglastenverkehr die Einnahme sich nur unwesentlich von derjenigen des Vorjahres unterschied.

Aus dem Leichen-, Fahrzeug- und Thiertransport wurden 633 677 (678 418) = — 44 741 ℳ erzielt. Davon entfallen auf die Beförderung: a) von Leichen 22 318 (17 418) = + 4 900 ℳ, b) von bei den Gepäckabfertigungsstellen zur Aufgabe gelangten Fahrzeugen 4 827 (4 859) = — 32 ℳ, c) von Thieren 591 211 (641 648) = — 50 437 ℳ und d) von

Hunden 15 321 (14 493) = + 828 M. Bezüglich der Fahrzeuge ist noch zu bemerken, dass der weitaus grösste Theil derselben zu den Tarifsätzen des Güterverkehrs abgefertigt und deshalb die Beträge dafür bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet wurden.

Bezüglich der Güterbeförderung ist hervorzuheben, dass sich die Anzahl der Güterabfertigungsstellen infolge der Eröffnung der Grenzumgehungsbahnen im Berichtsjahr von 271 auf 282 erhöhte, von denen 271 für unbeschränkten Verkehr und 11 für beschränkten Verkehr eingerichtet waren. Ausserdem dienten demselben noch 27 sogen. Hilfsstationen (für beschränkte Stückgutbeförderung in einfacher und Eilfracht). Es entfiel daher auf je 15,16 (15,10) km Betriebslänge eine Güterstation.

Die Güterbeförderung während des Berichtsjahres bezifferte sich im Vergleich mit dem Ergebniss des Vorjahres wie folgt:

	1890	1889	1890
a) Binnenverkehr . . .	1 700 702 t	1 633 035 t	+ 4,14 %
b) direkter und Durchgangsverkehr . . .	5 612 221 „	5 414 637 „	+ 3,65 „
c) Gesammtverkehr . .	7 312 923 „	7 047 672 „	+ 3,76 „

Die Gesammtzahl der von den vorstehenden Gütermengen durchfahrenen Tonnenkilometer betrug 553 645 334 (534 309 245) — + 3,62 % und vertheilte sich auf den Binnenverkehr mit 133 205 550 (132 460 590) tkm = + 0,56 % und auf den direkten und Durchgangsverkehr mit 420 439 784 (401 848 665) tkm = + 4,63 %, und zwar waren an den Gesammtleistungen betheiligt: Eilgüter mit 3 065 661 (3 007 546) tkm = + 1,93 %, Stückgüter mit 37 242 842 (36 859 515) tkm = + 1,04 % und Wagenladungen mit 513 336 831 (494 442 184) tkm = + 3,82

Das Ergebniss des Binnenverkehrs überschreitet nach obigem Vergleich dasjenige des Jahres 1889 um rund 740 000 Tonnenkilometer, während im direkten und Durchgangsverkehr eine Vermehrung um rund 18 600 000 tkm eintrat. Prozentual hat letzterer Verkehr stärker zugenommen als der Binnenverkehr. Am bedeutendsten war die Zunahme im Verkehr mit Süddeutschland und Oesterreich-Ungarn, sowie mit der Schweiz und Vorarlberg. Einschliesslich der Militär- und Dienstgüter bezifferte sich dieselbe auf 21 Millionen Tonnenkilometer, an der besonders die Hauptbahn von Mannheim bis Konstanz mit 14, die Rheinbahn Mannheim-Karlsruhe mit 6,7 und Bruchsal-Bretten mit 1 Million Tonnenkilometer betheiligt waren. Einen nennenswerthen Rückgang hatten die Strecken Heidelberg-Würzburg, Neckarelz-Jagstfeld, Durlach-Mühlacker, Karlsruhe-Maxau und Basel-Zell aufzuweisen.

Zu den Stationen mit einer Beförderung von über 50 000 t sind im Berichtsjahr Singen und Donaueschingen getreten, dagegen hat die Beförderung der Stationen Rastatt, Mauer, Immendingen und Schopfheim, welche im Vorjahr 50 000 t überschritt, diese Ziffer im Berichtsjahr nicht erreicht. Der Rückgang der beiden ersteren Stationen hält sich innerhalb der Grenzen der gewöhnlichen Verkehrsschwankungen; was die beiden letztgenannten Stationen betrifft, so liess die eingetretene Fertigstellung der zur Umgehung des Schweizerischen Gebiets dienenden Bahnen eine Abnahme des zum grossen Theil in Baumaterialien bestehenden Verkehrs erwarten. Die schon seit einer Reihe von Jahren andauernde Steigerung des Verkehrs der Station Mannheim setzte sich auch im Berichtsjahr wieder in ganz erheblicher Weise (von 1 745 996 auf 1 893 649 t) fort. Den nächsthöchsten Verkehr hatten sodann die Stationen Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburger Thor) mit 376 435 (352 896) t und Basel mit 303 153 (294 862) t aufzuweisen.

Das finanzielle Ergebniss des Güterverkehrs gestaltete sich nach Ausschluss der Militär- und Postgutsendungen sowie der frachtpflichtigen Baudienstgut-Sendungen im Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres folgendermaassen:

	1890 M.	1889 M.	1890
a) Binnenverkehr	7 182 328	6 880 074	+ 4,39 %
b) direkter und Durchgangsverkehr	17 775 530	17 023 059	+ 4,42 „
c) Nebengebühren	776 455	783 355	— 0,88 „
zusammen	25 734 313	24 686 488	+ 4,24 %

Es bezifferte sich somit die Zunahme des Erträgnisses aus der Güterbeförderung gegen das Vorjahr im ganzen auf 1 047 825 M. oder auf 4,24 %.

An der im direkten und Durchgangsverkehr eingetretenen Steigerung waren die Deutschen direkten Verkehre mit folgenden Beträgen betheiligt: Südwestdeutschland mit ungefähr 60 000 M., Rheinland-Westfalen mit 68 000 M., Nordwestdeutschland mit 67 000 M., Nord- und Mitteldeutschland mit 12 000 M. und Süddeutschland mit 278 000 M. Von den ausländischen Verkehren haben zu der Vermehrung beigetragen: Oesterreich-Ungarn 800 M., Schweiz und Vorarlberg 286 000 M. und Italien 58 000 M. Während sich ferner die Einnahmen aus dem Verkehr mit Holland und Frankreich nur unwesentlich von den vorjährigen Erträgnissen unterscheiden, ist hinsichtlich der Einnahme aus dem Verkehr mit Belgien eine Verminderung von 61 000 M. eingetreten.

Die gesammte Einnahme aus dem Güterverkehr, einschliesslich derjenigen aus der Beförderung von Expressgut, Milch, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie aus Militärgut-, Postgut- und frachtpflichtigen Dienstgutsendungen stieg auf den Betrag von 26 991 239 M. (gegen 25 969 258 M. im Vorjahr).

Die finanziellen Ergebnisse des im Betriebe des Badischen Staates stehenden Bahnnetzes gestalteten sich folgendermaassen:

	1890 M.	1889 M.	1890 M.	1890 %
a) Gesammte Roheinnahme . . .	45 967 103	44 091 782	+ 1 875 321	+ 4 25
b) Betriebsausgabe	28 124 439	25 753 412	+ 2 371 027	+ 9,21
c) Einnahmeüberschuss	17 842 664	18 333 370	— 495 706	— 2,70

Obwohl sich nach der vorstehenden Zusammenstellung die Roheinnahme infolge der Inbetriebnahme der das Schweizerische Gebiet umgehenden Bahnen und des allgemeinen Verkehrsaufschwunges um 1 875 321 M. gegen das Vorjahr steigerte, so führte die Erweiterung des Verkehres sowie der aus Anlass der Erhöhung der Kohlenpreise eingetretene ausserordentliche Mehraufwand für Feuerung der Lokomotiven und die ausgedehntere Erneuerung des Oberbaues auch zu dem erheblichen Anwachsen der Betriebsausgabe um 2 371 017 M., und veranlasste somit ein Zurückweichen des Einnahmeüberschusses gegen das Vorjahr um 495 706 M.

An der gesammten Roheinnahme war die Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung mit 33,91 (33,35) %, der Güterverkehr einschliesslich der beförderten Leichen, Fahrzeuge und lebenden Thiere mit 58,72 (58,90) % und das Erträgniss aus sonstigen Quellen mit 7,37 (7,75) % betheiligt. — Die Gesammtausgabe, welche 61,18 (58,41) % der Einnahme erforderte, vertheilte sich auf die Allgemeine Verwaltung mit 7,40 (7,22) %, auf die Bahnverwaltung mit 26,29 (24,29) %, auf den äusseren Bahnhofsdienst mit 12,12 (12,83) %, auf den Expeditionsdienst mit 7,60 (8,34) %, auf den Zugbegleitungsdienst mit 7,12 (7,80) % und auf den Zugförderungsdienst mit 39,47 (39,52) %.

Von dem vorerwähnten Einnahmeüberschuss standen 17 411 174 (17 869 582) M. den Staatsbahnen und 431 490 (468 788) M. den Privatbahnen zu. Der den letzteren vom Staat in Form von eingeräumten Vergünstigungen gewährleistete Betriebszuschuss bezifferte sich auf 105 982 (94 955) M. — Auf 1 km Bahnlänge entfielen an Einnahme 32 210 (31 827) M., an Ausgabe 19 707 (18 616) M. und an Ueberschuss 12 503 (13 256) M.; ferner fielen auf 1 km der Gesammtleistung der Lokomotiven an Einnahme 2,78 (2,86) M., an Ausgabe 1,70 (1,67) M., an Ueberschuss 1,08 (1,19) M. und auf 1 Nutzkm an Einnahme 3,80 (3,91) M., an Ausgabe 2,32 (2.28) M. und an Ueberschuss 1,48 (1,63) M.

Der Einnahmeüberschuss verzinste die Anlagekapitalien bei den Staatsbahnen mit 4,03 (4,20) %, bei den Privatbahnen mit 6,17 (5,95) % und bei den Staats- und Privatbahnen zusammen mit 4,23 (4,07) %.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 223 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Schluss der Jagd im Grossherzogthum Luxemburg und in den von der Französischen Nordbahn durchschnittenen Departements Frankreichs und Verbot des Krebsfanges in den von der Französischen Ostbahn durchschnittenen Departements Frankreichs (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 224 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Resolutionen zu den Handelsverträgen.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hat mit erdrückender Stimmenmehrheit die Handelsverträge angenommen, zu denselben aber eine Reihe von Resolutionen beschlossen, welche die Schwierigkeiten des Beginnes mildern und die für einzelne Industriezweige entstehenden Härten möglichst beseitigen sollen. Von den die Eisenbahnen nicht unmittelbar betreffenden Resolutionen sind diejenigen über die Vereinbarung mit den anderen Vertragsstaaten, betreffend die Einführung eines Schiedsgerichtes zur Austragung etwaiger Streitigkeiten über die Auslegung dieser Verträge, dann betreffend die Bestellung von Zollamts-Chemikern, ferner über den Anschluss Oesterreich-Ungarns an die internationale Staatenunion der Angelegenheiten des Schutzes der Erfindungen, Marken und Muster, endlich die Hebung des Importes per mare insbesondere hervorzuheben. Zur Begründung der die Eisenbahnen unmittelbar berührenden, nachstehend angeführten Resolutionen wird von mehreren Rednern betont, dass viele Erwerbszweige durch die Handelsverträge in eine schwierige Lage gekommen sind, welcher durch niedrigere Bahntarife abzuhelfen wäre, dass ferner von allen Nachbarstaaten die Uebereinkünfte bezüglich der Eisenbahntarife gewissenhaft beobachtet werden sollen, da die Frachtentarife noch eine höhere Bedeutung als die Zolltarife haben; endlich dass der Ausbau unseres Lokalbahnnetzes und der Bau von Wasserstrassen ernstlich in Angriff genommen werde. Die diesbezüglichen Resolutionen lauten wie folgt:

1. Die Regierung wird aufgefordert, die nöthigen Massregeln zu treffen, um eine einheitliche Statistik des Frachtenverkehrs auf den Oesterreichischen Bahnen, sowohl Staats- als Privatbahnen, herzustellen, aus welcher der Verkehr der einzelnen Verkehrsgebiete sowohl untereinander als mit dem Auslande ersichtlich wäre.

2. Die Regierung wird aufgefordert, im Wege der Vereinbarung mit den Vertragsstaaten die Schaffung möglichst übereinstimmender Grundsätze für die Führung der Handelsstatistik anzustreben.

3. Die Regierung wird aufgefordert, jene Zweige der Industrie und des Gewerbes, welche sonst infolge Herabsetzung der Eintrittszölle oder infolge Erschwerung des Exports, durch die neuen Handelsverträge irgend eine Einbusse erleiden dürften, in jeder möglichen Weise, insbesondere aber durch ausgiebige Berücksichtigung bei Tarifierung der Bahnfrachten sowie bei Bemessung der direkten Steuern zu entlasten.

4. Die Regierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit den Vertragsstaaten darauf hinzuwirken, dass bezüglich der Einfuhr von Getreide und Mehl aus Russland, Rumänien und Serbien, welche bisher zu ermässigten Tarifen über die Carl Ludwig-Bahn eingeführt wurden, diese Begünstigung auch nach Inkrafttreten der neuen Handelsverträge aufrecht erhalten bleibe.

5. Die Regierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit den Vertragsstaaten darauf hinzuwirken, dass bezüglich der Einfuhr von Getreide und Mehl aus Russland, Rumänien und Serbien, welche bisher zu ermässigten Tarifen über die Carl Ludwig-Bahn eingeführt wurden, diese Begünstigung auch nach Inkrafttreten der neuen Handelsverträge aufrecht erhalten bleibe.

6. Die Regierung wird aufgefordert, in Verhandlungen mit den Vertragsstaaten darauf hinzuwirken, dass bezüglich der Einfuhr von Getreide und Mehl aus Russland, Rumänien und Serbien, welche bisher zu ermässigten Tarifen über die Carl Ludwig-Bahn eingeführt wurden, diese Begünstigung auch nach Inkrafttreten der neuen Handelsverträge aufrecht erhalten bleibe.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Alexander Vigolla in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Dampfstrassenbahn von Opcina bis nach Haidenschaft auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Das Projekt der Gailthalbahn.

Einer diesbezüglichen Deputation gegenüber billigte der Handelsminister das Vorgehen des Komitees bezüglich der Realisirung des Gailthalbahn-Projekts und sicherte demselben seine Unterstützung zu. Ebenso erhielt die Deputation sowohl im Reichs-Kriegsministerium, welches die hervorragende strategische Bedeutung der Gailthalbahn anerkannte, als auch in der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums den Eindruck, dass die Ausführung der Bahn von allen maassgebenden Faktoren unterstützt werden wird, und dass auch für die Realisirung des Projektes ein näher liegender Zeitpunkt ins Auge zu fassen ist, als angenommen wurde. — Bemerkt muss werden, dass, entsprechend den Voraussetzungen der maassgebenden Kreise, die Bemühungen des Komitees bezüglich der Stammaktienzeichnung einen ebenso günstigen Fortgang nehmen wie bisher, und dass der Kärntnerische Landtag und die hervorragenden Sparkassen des Landes das Werk, dessen Nutzen ja über den unmittelbaren Interessenkreis hinausgeht fördern werden.

Ueberwachung der auf Bahngrund bestehenden Privatbauten.

Zufolge des Erlasses der K. K. Generalinspektion vom 29. Dezember 1891 befinden sich viele solche Bauten in einem Zustande, welche weder mit den Forderungen des äusseren Ansehens, noch mit jenen der baulichen Sicherheit vereinbarlich ist. Die Privatbahngesellschaften wurden daher eingeladen, sämmtliche die bezüglichen Bahnen betreffenden Bestandverträge periodisch einer Revision zu unterziehen und auf Grund derselben die entsprechende Rekonstruktion, event. Abtragung aller jener auf Bahngrund bestehenden Privatbauten zu verfügen, welche infolge ungenügender Erhaltung einen mangelhaften Bauzustand aufweisen.

Sitzplätze bezüglich der Fahrkarten zum halben Preise.

Ein Passagier, welcher gegen Lösung einer ganzen, sowie zweier halben Fahrkarten I. Klasse ein Halbcoupé derselben Klasse benützte, beschwerte sich, dass durch das Zugbegleitungspersonal noch ein vierter Reisender in dieses Coupé mit 3 Sitzplätze enthaltende Kupee eingelassen worden wäre. Die K. K. Generalinspektion hat mit Erlass vom 29. Dezember 1891 entschieden, dass die in Sinne der bestehenden Tarife den Kindern im Alter von 2—10 Jahren ausgefolgten Fahrkarten zum halben Fahrpreise, gleichwie sonstige zu ermässigten Preisen ausgestellte Fahrkreditationen zur Benützung eines ganzen Platzes berechtigen, da sowohl die normalen als auch die ermässigten Fahrpreise für die Personen nicht nach den Sitzplätzen erstellt sind.

Verhütung der verfrühten Umstellung der Einfahrtssignale.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass bei der Einfahrt der Züge in die Stationen Reisende Ein- und Aussteigen durch Umstellen der Einfahrtssignale auf „Fahrt" veranlassen, bevor noch die vorgeschriebene Entfernung der Weichenstellhebel und Weichenriegel vollständig passirt habe. Die K. K. Generalinspektion hat deshalb mit einem Erlasse vom 10. Januar d. J. die Bahnverwaltungen eingeladen, thunlichst eine Einrichtung zu treffen, dass die Einfahrtssignale erst dann auf „Fahrt" gestellt werden können, wenn sich alle Weichenhebel und Riegel in der richtigen Lage befinden. Die ehestthunliche Einführung einer solchen Einrichtung ist insbesondere für alle jene Fälle von grösster Wichtigkeit, in welchen ausnahmsweise gestattet wurde, dass das Einfahrtssignal zugleich als Distanzsignal dienen darf. Solche Einrichtungen zur Verhütung verfrühter Weichenumstellung bei den Einfahrten der Züge sind bereits in einzelnen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen an den Sicherungsapparaten angebracht. Bis zur Zeit als es möglich wird, eine solche Einrichtung auf allen Stationen und zwar auch auf den Privatbahnen einzuführen, ist den aus einem vorzeitigen Umstellen der Wechsel entstehenden Gefahren durch die Befolgung von jenen Maassregeln vorzubeugen, welche in der diesjährigen Nr. 8 des „V.-B. f. E. u. Sch." enthalten sind.

Eröffnung der Putuok-Kiralder Flügelbahn.

Nachträglich haben wir noch über die am 8. Dezember 1891 stattgefundene Eröffnung dieser Bahn zu berichten. Diese von der Ungarischen Allgemeinen Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft erbaute Bahn führt durch eine höchst malerische Landschaft bis ins Herz der Kiralder Kohlengewerke, in welchen sich ein 4,5 m starkes Flötz befindet.

Beweis über die Benutzung eines verunglückten Zuges (Rechtsfall).

Ein Geschäftsreisender benutzte einen Zug auf der Bahn nach Tabor, welcher in einer Zwischenstation verunglückte, wobei dieser Reisende schmerzhafte Aufschürfungen usw. am Körper erlitten zu haben behauptete. Er fuhr sofort nach Prag zurück, verblieb 9 Tage in privatärztlicher Behandlung, fuhr dann wieder nach Tabor, musste aber umkehren und verblieb dann noch 27 Tage in ärztlicher Behandlung. Er verklagte das Staatsbahnärar auf den Ersatz eines Diätenentganges für 36 Tage, auf einen Mehrbedarf infolge seiner Erkrankung, des Aufwandes für ärztliche Behandlung und auf ein Schmerzensgeld. Das verklagte Aerar stellte in Abrede, dass der Reisende den verunglückten Zug benutzt habe und da die vom Kläger vorgeschlagenen Zeugen schwankende Aussagen machten, trug er hierüber dem Aerar den rückschiebbaren, durch die betreffenden Stationsvorstände abzulegenden Haupteid auf. Er wurde jedoch mit allen seinen Forderungen von beiden Instanzen (O.-L.-G. Prag 1890) aus folgenden Entscheidungsgründen abgewiesen und zugleich in die Gerichtskosten verfällt: Die Stationsvorstände können mit Rücksicht auf die starke Personenfrequenz daselbst von den zu beschwörenden Umständen keine eigene Kenntniss haben; dann fehlen die thatsächlichen Grundlagen sowohl für eine richtige Bemessung des Ersatzes als auch des Zusammenhanges zwischen der erlittenen Verletzung einerseits und der angeblich darauf nothwendig folgenden Erkrankung, sowie der erlittenen Schmerzen und einer Berufsunfähigkeit andererseits. (Röll'sche Samml. Nr. 22 von 1891.)

Frachtgebühren-Kredite bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und bei den Böhmischen Kommerzialbahnen.

Die Normativbestimmungen für die Erlangung solcher Kredite bei den genannten Bahnen werden in der diesjährigen Nr. 3 des „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." mitgetheilt. Den sehr ausführlichen Bestimmungen sind folgende wichtigeren Punkte zu entnehmen: a) Der Kredit wird bei Hinterlegung von Werthpapieren auf 7 Tage und bei unverzinslichem Baargelde auf 15 Tage gewährt, kann aber auf einen Monat verlängert werden. b) Dieser Erlag gilt als Hauptpfand, aus dem sich die Bahn ohne gerichtliche Dazwischenkunft befriedigen kann. c) Die Gesuche um Kreditgewährung sind für jede Station besonders zu stellen; dieselbe kann wann immer ohne Angabe von Gründen zurückgezogen werden. d) Bei Frankaturenkredit ist auf dem Aufgaberezepisse oder Duplikat-Frachtbriefe bei der Güterabgabe auf dem bezüglichen Frachtbriefe zu bestätigen, dass die Frankogebühren nicht bezahlt bezw. die Güter ohne Bezahlung der Gebühren ausgefolgt wurden. Diese Dokumente sind bei der Güterexpedition als Kassadeckung bis zur terminmässigen Abrechnung aufzubewahren; es wäre denn, dass der Kreditnehmer die Ausfolgung der Dokumente ohne Gebühren in einem Verzeichnisse bestätigte. e) Die übrigen Punkte enthalten Bestimmungen über den Kurs der erlegten Werthpapiere, über die Abrechnung des Kredites und die Vorsichten bei der Ausfolgung des Erlages, über die Zahlung von 6 % Verzugszinsen usw.

Statutenänderung der Steyrthalbahn.

In der Generalversammlung dieser Bahn am 31. Mai 1890 wurde beschlossen, das Gesellschaftskapital durch die Ausgabe weiterer Aktien von je 100 fl. zu erhöhen und zwar für die Fortsetzung der Steyrthalbahn von Unter-Grünburg bis Agonitz um den Betrag von 470 000 fl., für den Ausbau der Flügelbahn von Steyr bezw. Pergern nach Bad Hall um den weiteren Betrag von 495 000 fl. und endlich für die Herstellung einer Schleppbahn von Steyr-Garsten zur Enns um den Betrag von 33 000 fl. Die danach erforderliche Aenderung der Statuten erhielt die Genehmigung der Regierung. Das Gesellschaftskapital beträgt gegenwärtig im ganzen 1 748 000 fl. und zerfällt in 17 480 Stück Aktien zu je 100 fl.

Die Ausbildung der Verkehrsrouten nach Triest.

Hierüber hielt dem „Handelsmuseum" nach im vorigen Jahre Ingenieur Karl Büchelen einen Vortrag. Er beleuchtete nach einander die verschiedenen Projekte zur Erweiterung des südlichen Eisenbahnnetzes, so das Projekt Divacca-Laak, die Linie Krainburg-Loibl-Klagenfurt, jene über Herpelje-Divacca-Laak-Loibl und endlich die Predil-Tauernlinie. Der Vortragende gelangte auf Grund eingehender Besprechung jedes einzelnen dieser Projekte zu dem Schlusse, dass die letztere Linie allen anderen vorzuziehen sei. Ausser der durch die Verkürzung der Trassenlänge erzielten Ersparniss an Zeit und Geld führte er noch verschiedene andere Vortheile des Predil-Tauernprojektes aus und sprach schliesslich den Wunsch aus, dass die an der Frage interessirten Städte sich untereinander vereinigen mögen, um den Ausbau der neuen Verbindungsroute zu ermöglichen, der so lange unausführbar sei, als die einzelnen Interessengruppen unentwegt an den ihnen allein richtig dünkenden Einzelprojekten festhalten.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiener Börse steht vor einer bedeutungsvollen Epoche. Die Handelsverträge, die bereits beschlossene Konversion der hochverzinslichen Renten und Staatstitres, die Verkehrsanlagen, insbesondere aber die Verstaatlichung der Bahnen und die Valutaregulirung eröffnen die besten Aussichten. Letztere beeinflusst vorzugsweise den Markt, seitdem die Finanzminister der beiden Reichshälften über die Durchführung der Valutaregulirung sich geeinigt haben. Eine Haussebewegung bemächtigte sich daher der meisten Bahnaktien: Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2872,50) notirte schon höher infolge von Verstaatlichungsgerüchten, erfuhr aber bedeutende Realisirungen, Staatsbahn (291,50), Galizische Carl Ludwigbahn (211), Nordwestbahn (214) und Elbethalbahn (232,50) waren in Nachfrage. Dagegen ist es bezüglich der Werthe der übrigen Böhmischen Bahnen etwas stiller geworden; Südbahn (93,50) hatte sogar einen kleinen Rückgang zu verzeichnen, obwohl ihre Einnahmeausweise recht befriedigend sind.

Aus Belgien.

Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in 1890.

Die Länge des Staatsbahnnetzes betrug Ende 1890 3 250 km (gegen 3 209 km Ende 1889); die Längenzunahme ist veranlasst durch die Eröffnung der zweiten Theilstrecke der Amblève-Eisenbahn (12 km), der Linie Ermeton-Anhée (16 km) und der Linie Leupegem-Avelghem (13,5 km). Zweigeleisig waren von der Gesammtlänge 1 334 km. Das Anlagekapital belief sich auf 1 328 927 000 Frcs. (gegen 1 301 453 000 Frcs. in 1889); die Neubaustrecken haben fast 14,5 Millionen oder 344 000 Frcs. für 1 km gekostet, während für Ergänzungsbauten 5,5 Millionen und für Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln 7,5 Millionen verausgabt wurden. Die Blockstationseinrichtung ist auf 1 091 km, die Deutschen Läutewerke sind auf 653 km eingeführt. Auf den Hauptlinien sind 83 % der Schienen aus Stahl, während im Verhältniss zu den Schienen des Gesammtnetzes die Stahlschienen nur 73 % ausmachen. Im Jahre 1890 wurden nur Goliath-Vignolesschienen von 52 kg beschafft, und zwar im ganzen 15 000 t zum Preise von 154 Frcs. für die Tonne. Von den 7 344 000 Querschwellen sind nur 221 000 aus Metall und auch 1890 wurden nur getränkte Eichenschwellen, die überhaupt 89 % aller Holzschwellen ausmachen, beschafft, und zwar zum Preise von durchschnittlich 6,05 Frcs. für den Block von 28 × 14.

Die Fahrbetriebsmittel bestanden aus 1 923 (1 811) Lokomotiven, 4 726 (4 675) Personen- und 43 523 (43 055) Güterwagen. Der Kohlenverbrauch betrug 899 000 (781 000) t und zwar kostete die Tonne durchschnittlich 11,03 (6,81) Frcs. Die Leistungen der Lokomotiven betrugen 42 964 168 Nutzkm, und zwar 22 449 406 km vor Personen- und 20 514 762 km vor Güterzügen; die Leistungen der Wagen betrugen 463 706 291 Nutzkm, und zwar 166 614 332 Nutzkm in Personen- und 297 091 959 Nutzkm in Güterzügen. Durchschnittlich war ein Personenzug aus 7,57, ein Güterzug aus 25,10 Wagen zusammengesetzt. Von den verfügbaren Plätzen wurden bei den Schnellzügen in I. Klasse 32,80 %, in II. 42,36 %, in III. 18,73 %, bei Personenzügen in I. Klasse 10,36 %, in II. 22,78 % und in III. 23,48 % benutzt; von der 10 t betragenden mittleren Tragfähigkeit der Güterwagen wurden durchschnittlich 6,81 (6,44) t oder 45,98 (44,18) % ausgenutzt. Der Verkehr belief sich auf 64 229 000 (59 957 000) Personen und 26 834 000 (26 696 000) t Güter.

Die Einnahmen betrugen 137 871 000 Frcs. oder 4 246 000 Frcs. mehr als im Vorjahre; da aber die Betriebsausgaben um 9,5 Millionen Francs gestiegen sind, so ist der Reinertrag von 15 Millionen auf 9 700 000 Frcs. und die Rente des Anlagekapitals von 4,798 auf 4,383 % gefallen.

Genehmigungsbefugniss für Aenderungen der Staatsbahntarife.

Gegenwärtig muss jede Aenderung von Eisenbahntarifen und Beförderungsbedingungen Gegenstand eines Königlichen Erlasses sein, auch wenn sie von ganz untergeordneter Bedeutung ist. Da aber die Tarife häufig gemäss den Anforderungen der Verkehrsentwickelung, der Erschliessung neuer Absatzgebiete und der Beziehungen der Staatsbahnen zu Belgischen oder ausländischen Netzen geändert werden müssen, so kann jeder Zeitverlust, so klein er auch ist, in gewissen Fällen den mit der Geschäftsführung der Eisenbahnen verknüpften Interessen Nachtheil bringen. Der Eisenbahnminister hat daher einen Gesetzentwurf vorgelegt, dessen einziger Artikel den König ermächtigt, dem Minister Vollmacht zu Abänderungen der Staatsbahntarife und der zugehörigen Beförderungsbedingungen zu geben.

Einführung der Zonenzeit.

Die Verwaltung der Staatsbahnen hat beschlossen, vom 1. Mai d. J. ab die nach dem Meridian von Greenwich berechnete Zeit für sämmtliche Stationen des Belgischen Eisenbahnnetzes als einheitliche Zeitrechnung einzuführen. Die ver-

schiedenen Verwaltungen des Departements für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen sind daher eingeladen worden, vom genannten Zeitpunkte ab alle Verwaltungsurkunden (Reiseführer, Fahrpläne usw.), die sich auf den Gang der Züge, Postschiffe, Briefposten usw. beziehen, der neuen Zeitrechnung gemäss, die der jetzt geltenden Brüsseler Zeit um 17 Minuten 29 Sekunden nachgeht, abzufassen.

Betriebseröffnungen der Nationalen Nebenbahngesellschaft.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat in den ersten drei Vierteljahren 1891 folgende Strecken eröffnet: am 6. April Eecloo-Watervliet-Grenze (14,45 km), am 10. April Gent-Zele-Hamme (36 km), am 1. Juli Lodelinsart-Châtelet (7,21 km), am 4. Juli Dolhain-Goé (4,33 km) und am 19. Juli Brüssel-Sterrebeek (3,7 km).

Juristischer Charakter der Nationalen Nebenbahngesellschaft.

In kurzem wird der höchste Belgische Gerichtshof darüber zu entscheiden haben, ob die Nationale Nebenbahngesellschaft als gewöhnliche Aktiengesellschaft in die Gruppe der Verkehrsgewerbebetriebe einzureichen oder wie die Staatsbahnen als öffentliche Verkehrsanstalt zu betrachten ist. Ebenso wie sich s. Zt. das Civilgericht von Nivelles (vgl. Nr. 69 S. 690 Jahrg. 1890 d. Ztg.) ausgesprochen, hat durch Urtheil vom 3. Juli 1891 die 1. Kammer des Berufungsgerichts erkannt, dass die Satzungen der Nationalen Nebenbahngesellschaft deren Bestehen als Aktiengesellschaft (société anonyme) anerkennen, ihr als Zweck den Bau und Betrieb von Eisenbahnen in Belgien oder im Auslande zuweisen, Privatpersonen zur Theilnahme an der Kapitalbildung ermächtigen und die Vertheilung der Reinerträge regeln. Sie besitzt ein von den öffentlichen Kassen getrenntes Vermögen; ihre Betriebserträge werden nicht zur Befriedigung von Landesinteressen verwendet; sie bildet daher wie jeder Konzessionsinhaber von Betriebsrechten und Unternehmer öffentlicher Arbeiten eine juristische Privatperson.

Die 5. Kammer des Berufungsgerichts hat dagegen durch Urtheil vom 27. Oktober 1891 erkannt: Die Nationale Nebenbahngesellschaft erfüllt eine gemeinnützige Aufgabe, auf Grund deren das Gesetz sie der Staatsaufsicht unterwirft, ihr Gesellschaftskapital gewährleistet, dem König die Ernennung für die leitenden Beamten überträgt und ihr Vorrechte überträgt, die nur durch ihre gemeinnützige Aufgabe gerechtfertigt sind. Man kann daher die fragliche Gesellschaft einer gewöhnlichen Aktiengesellschaft nicht gleichstellen, schon aus dem Grunde nicht, weil wenigstens zwei Drittel der Gesellschafter öffentliche Verwaltungen sind, die in Erfüllung eines gemeinnützigen Zweckes handeln. Die Gesellschaft erfüllt eine Aufgabe von allgemeinem Interesse in demselben Sinne wie der Staat als Eisenbahnbetriebführer und sie behält wie dieser trotz der Erhebung des Bahngeldes das Wesen, das ihr ihre Satzungen verleihen.

Betriebsergebnisse der Westflandrischen Bahn im 1. Halbjahr 1891.

Die Westflandrische Eisenbahn erzielte im 1. Halbjahr 1891 eine Betriebseinnahme von 1 418 526 Frcs. (gegen 1 321 429 Francs im gleichen Zeitraum 1890); hierzu traten 26 583 Frcs. (wie 1890) Pacht des Staates für Mitbenutzung von Strecken, so dass sich eine Gesammteinnahme von 1 445 109 (1 348 012) Francs ergab. Nach Abzug der Betriebsausgaben in Höhe von 881 284 (832 075) Frcs. verblieb ein Ueberschuss von 563 825 (515 937) Frcs., von dem an die Vorzugs-Antheilscheine je 6,875 Frcs., an die Stamm-Antheilscheine je 5 Frcs. (gegen 3,125 Frcs. in 1890 und 6,25 Frcs. in 1889) als Gewinn vertheilt wurden. Die gewöhnlichen Rücklagen beliefen sich Ende Juni 1891 auf 469 504 Frcs., die Erneuerungs- und Neubaurücklagen auf 3 906 Frcs.

Gerichtliche Auslegung der Eisenbahnkonzession.

Durch Urtheil vom 30. Juni 1890 hat das Brüsseler Berufungsgericht folgendes erkannt: Die Konzession einer Eisenbahn ist ein Vertrag, dem die Mitwirkung des Staates, der als öffentliche Macht handelt und über eine zum Staatsvermögen gehörige Sache verfügt, einen ganz besonderen Charakter aufdrückt dergestalt, dass dieser Vertrag ausser dem gemeinen Recht steht. Der Vertrag und das Bedingnissheft sind die einzigen Urkunden, welche die Art und Ausdehnung der Rechte der Konzessionsinhaber bestimmen können. Wenn der Konzessionsinhaber auf Grund des Bedingnissheftes gehalten ist, auf seinen Geleisen die Wagen eines anderen Konzessionsinhabers verkehren zu lassen, so hat er dagegen das Recht, mit diesem Verträge bezüglich der Entschädigungen zu schliessen, die er auf Grund des ihm entgehenden Bahngeldes beanspruchen kann. Kauft der Staat die Konzession zurück, so nimmt er sein Recht auf das Bahngeld gegen einen Preis, der nur eine Entschädigung für das dem Konzessionsinhaber entzogene künftige Bahngeld bildet, zurück; er kann dieses Recht nur so, wie es ist, beschränkt durch die Verträge, die der Konzessionsinhaber auf Grund der Konzession abzuschliessen berechtigt war, zurücknehmen. Aber die Dauer dieser Verträge ist auf die Dauer der Konzession beschränkt, sofern sie eben nicht durch Königlichen Erlass genehmigt sind; ist dies aber der Fall, so muss der Staat sie berücksichtigen, wie lange ihre Dauer auch sein mag.

Der Brüsseler Seehafen.

Vier im Flussgebiete der Schelde gelegene Städte: Gent, Mecheln, Löwen und Brüssel waren von Alters bemüht, durch Vermittelung der Schelde Seehäfen zu werden und dem durch die Natur begünstigten Antwerpen den Rang abzulaufen; Brüssel geht der Erfüllung dieses Wunsches, wenigstens des ersten Theiles, entgegen. Schon 1436 und 1477 erhielt Brüssel die Erlaubniss, die Senne zu kanalisiren und machte auch die ersten Versuche, wurde aber lange Zeit durch die Ränke von Mecheln und Löwen behindert; im Jahre 1561 endlich, kurz bevor Gent durch den Kanal von Sas de Gand mit der Unterschelde verbunden wurde, konnte der Bürgermeister von Brüssel den Willebroeckkanal eröffnen. Dieser Kanal führt von Brüssel über Willebroeck nach Boom am Rupel, einem Nebenfluss der Schelde, der in seinem letzten Theil ebenso wie diese schiffbar ist; der Willebroeckkanal ist 28 km lang und war zur Zeit seines Baues am Grunde 8 bis 10, am Wasserspiegel durchschnittlich 30 m breit; er hatte 1,90 bis 2,20 m Tiefe und war zur Ueberwindung des Höhenunterschiedes mit drei Schleusen versehen, die damals trotz ihrer geringen Abmessungen für die grössten Boote genügten. Erst 1836 vertiefte man den Kanal auf 3,10 m, ohne ihn indessen wesentlich zu verbreitern oder die Schleusen zu ändern; und so ist er bis jetzt geblieben. Die Wasserentfernung zwischen Brüssel und Antwerpen beträgt rund 50 km, und zwar entfallen davon 28 km auf den Kanal, 7 km auf den Rupel von Boom bis zu seiner Einmündung in die Schelde und 15,5 km auf die Schelde von der Rupelmündung bis Antwerpen. Trotz dieser verhältnissmässig kurzen Entfernung können wegen der engen Schleusen nur Boote von 300 bis 400 t bis Brüssel hinauffahren. Um dem abzuhelfen, will man nun den Kanal auf 6,50 m vertiefen, ihn verbreitern und die Schleusen vergrössern, so dass die meisten Seeschiffe bis Brüssel vordringen können.

Die Kapitalbeschaffung (vgl. Nr. 93 S. 914 Jahrg. 1890 d. Ztg.) ist inzwischen in der Weise gefördert, dass sich die Stadt Brüssel zu einem Beitrag von 10 000 000 Frcs. bereit erklärt hat, wenn man ihr einen Ertrag von 300 000 Frcs. gewährleisten wolle.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung auf der Kolomeaer Lokalbahn (nordöstliche Linie) wurde der Gesammtverkehr vom 16/1. bis zum 21/1. l. J. eingestellt.

Wien, am 22. Januar 1892. (175)

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt im Verkehre zwischen Caslau und Mügeln bei Pirna ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 b (Holz) von 0,69 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 24. Januar 1892. (176)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Februar d. J. wird die im Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt zwischen den Stationen Heldrungen und Griefstedt gelegene Haltestelle Etzleben für die Beförderung von Eil- und Fracht-Stückgütern in den Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt einbezogen.

Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Köln, den 30. Januar 1892. (177)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten veränderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 für Twiste im Verkehre mit den Stationen Dornach, Gebweiler, Mülhausen i. Els. und Mülhausen Nord der Reichsbahnen (Tarifheft Nr. 4) in Kraft, worüber die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Die für Mülhausen Nord hierbei vorkommenden geringen Erhöhungen gelangen erst vom 15. März d. J. ab zur Anwendung.

Dresden, am 21. Januar 1892. (178)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

In den Ausnahmetarif 2 des Westdeutschen Verbandes (Eisenerze etc.) ist die Station Ueckingen zum 1. k. Mts. einbezogen mit 0,73 ℳ für Giessen, 0,74 ℳ für Lollar für 100 kg.

Hannover, den 25. Januar 1892. (179)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen); Gütertarif Theil II Heft Nr. 4 (Württemberg-Saarbrücken) vom 1. Dezember 1890. Die Station Altensteig der Württembergischen Staatsbahn wird mit direkten Frachtsätzen aufgenommen, welche bei der genannten Station zu erfragen sind.

München, den 21. Januar 1892. (180)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Im Nachtrag II zum Tarif vom 1. Dezember 1888 ist auf Seite 84 die Station Krauchenwies und im Ausnahmetarif Nr. 16 der Frachtsatz von 25.71 Frcs. pro Tonne nachzutragen.

München, den 21. Januar 1892. (181)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Lokal - Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Februar d. J. erscheint Nachtrag XIII zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften und der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen für die Stationen Balgstädt (gültig vom Tage der Betriebseröffnung), Etzleben und Krölpa-Ranis, Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich.

Erfurt, den 25. Januar 1892. (182)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Die Gültigkeit des zum 1. Januar 1892 eingeführten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Mais aus Ungarn, Galizien und Rumänien von sämmtlichen Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, sowie der Station Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt wird bis 30. Juni 1892 ausgedehnt. Vom 1. Februar d. J. ab bis zu dem vorbezeichneten Zeitpunkt findet dieser Tarif gleichzeitig Anwendung für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien von sämmtlichen Schlesisch - Oesterreichischen Grenzübergangsstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin, von sämmtlichen Sächsisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen, sowie von den Preussischen Uebergangsstationen Gemünden, Hanau (Ostbahnhof und Nordbahnhof), Probstzella, Ritschenhausen nach sämmtlichen für den Güterverkehr eröffneten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), Magdeburg und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge. Die Frachtberechnung erfolgt für das hinzutretende neue Geltungsgebiet ebenfalls auf Grund der in den bezüglichen Binnen-Gütertarifen, Staatsbahn-Gütertarifen und Deutschen Verbands-Gütertarifen enthaltenen Entfernungen und Bestimmungen. Die Frachtsätze sind zu entnehmen aus der von den betheiligten Dienststellen und den Verkehrsbüreaus der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen zu beziehenden Kilometer-Tariftabelle.

Breslau, den 22. Januar 1892. (183)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. gelangt zum **Niederländisch-Bayerischen Gütertarif** vom 1. Juni 1883 der Nachtrag XI zur Einführung, welcher die Aufnahme der Stationen Maasslouis, Schiedam, Vlaardingen und Ymuiden in den Ausnahmetarif d. 1. für Heringe enthält.

München, den 24. Januar 1892. (184)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen), Gütertarif Theil II Heft Nr. 2 (Württemberg-Elsass) vom 1. April 1891. Die Stationen Maizières der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Altensteig der Württembergischen Staatseisenbahnen werden mit direkten Frachtsätzen aufgenommen, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

München, den 23. Januar 1892. (185)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen), Gütertarif Theil II Heft Nr. 1 (Bayern-Elsass) vom 1. August 1891. Die Station Maizières der Elsass-Lothringischen Eisenbahn wird in den vorgenannten Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen.

München, den 22. Januar 1892. (186)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Februar 1892 wird die nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Haltestelle Münchehof der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg in den Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 einbezogen.

Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Entfernungen für die Station Seesen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg unter Zuschlag von 6 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 22. Januar 1892. (187)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. März d. J. tritt zum Tarif Theil III der Nachtrag XIII mit folgendem Inhalt in Kraft: 1. u. 2. ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 10 Glassand und Nr. 11 Eisenerze etc., 3. Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 37 Zinkerze und 4. neuer Ausnahmetarif Nr. 48 Kartoffeln. Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 25. Januar 1892. (188)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Station Baalberge. Am 1. Februar 1892 gelangen im Magdeburg-Bayerischen Güterverkehr direkte Frachtsätze für die Station Baalberge zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 26. Januar 1892. (189)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Bayerischer Güterverkehr. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 13 für die Beförderung von rohen Kalisalzen zwischen Diemendorf und Tutzing einerseits und den Stationen Aschersleben, Baalberge, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg andererseits. Für die Beförderung der im Ausnahmetarif 13 des Magdeburg-Bayerischen Gütertarifs genannten rohen Kalisalze in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür gelangen mit Gültigkeit vom 1. Februar ab für die obenbezeichneten Verkehrsbeziehungen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 26. Januar 1892. (190)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn - Gesellschaft. In den Spezial-Exporttarifen für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Warschau-Terespoler, Siedletz-Malkin- und Weichselbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel werden die Frachtsätze nach Pillau und Memel von sogleich theilweise ermässigt. Die ermässigten Frachtsätze sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren. (191H&V)

Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommen im Verkehr von den Elbe- und Weserhafenstationen nach Stationen der diesseitigen Strecken Altenbeken-Steinheim, Altenbeken-Carlshafen r. U. und Altenbeken-Warburg ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum und Naphtha zur Einführung. Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 27. Januar 1892. (192)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1892 wird der Ausnahmetarif Nr. 20 für Wegebaumaterialien auf den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und den in denselben noch nicht einbezogenen Stationen der Strecke Limburg-Frankfurt am Main und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ausgedehnt.

Köln, den 26. Januar 1892. (193)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Februar d. J. kommt für den Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg der Tarifnachtrag 2 zur Einführung.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden.

Hannover, den 26. Januar 1892. (194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Der im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Güterverkehr bestehende Ausnahmetarif P. findet für die unter 2 genannten Güter, nämlich: Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Pfeifenerde, Schlick, Schlamm aus Flüssen und

Kanälen, ausgenommen Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen vom 15. März d. J. ab nur bei der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen Anwendung.

Elberfeld, den 25. Januar 1892. (195)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verband. Ausnahmetarif für Weizen, Buchweizen, Roggen und Hirse. Am 1. Februar 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Hirse bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Niederösterreich), K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn (Linie Vsetat-Privor-Tetschen, ferner Iglau und Vysocan) und priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linie Bubenc-Bodenbach) nach solchen Stationen enthält, in deren Bereich sich Mühlen befinden.

Dieser Ausnahmetarif gilt bis Ende Dezember 1892 und ist bei der gefertigten Generaldirektion zum Preise von 60 kr. pro Exemplar erhältlich.

Prag, am 28. Januar 1892. (196)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Kalk und Kalkstein. Der mit hierseitiger Kundmachung vom 12. Januar 1892 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 16. Januar 1892 Nr. 5 auf Seite I veröffentlichte Ausnahmetarif tritt nicht am 1. Februar 1892, sondern erst am 1. März 1892 in Kraft.

Prag, am 23. Januar 1892. (197)
Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Die in den vom 1. November 1891 gültigen fünften Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 2 des obbezeichneten Verkehres enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Station Bielitz der K. F. N. B. gelten nur für die auf den Seiten 3 dieser Nachträge und 1. bezeichneten Artikel (d. i. Getreide etc.), nicht aber auch für Kleie.

Wien, am 22. Januar 1892. (198)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Frachtsätze für Oeltransporte von Marseille bez. Genf transit nach Innsbruck, Salzburg, Prag und Kralup. Für Sendungen von vegetabilischem Oele, welche von Marseille herstammen, gelangen bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892, folgende Frachtsätze zur Einführung:

von	für Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens	
Genf transit	5000 kg	10000 kg
nach	pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs für 1000 kg	
Innsbruck (K. K. Oe. St. B.)	30.40	29.30
Salzburg (K. K. Oe. St. B. und Kgl. Bayer. St. B.)	41.70	37.30
Prag (K. F. J. B.), Prag (B. W. B.), Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) und Kralup, Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn	54.10	48.60

Wien, am 15. Januar 1892. (199)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Februar 1892 tritt ein neuer Tarif für den direkten Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits in Kraft.

Für Passau und Simbach gelangen bis auf weiteres die Frachtsätze der Abtheilung A zur Berechnung.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1889 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Verbandstationen zum Preise von 50 kr. Oe. W. bezw. 1 ℳ per Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 17. Januar 1892. (200)
Die K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung unseres Bedarfs an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien für das Rechnungsjahr 1892/93 oder auch auf mehrere aufeinanderfolgende Jahre soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 11. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift

„Angebot auf Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien"

an **unser Generalbürean hierselbst, Am Bahnhofe 23**, versiegelt und postfrei zu senden.

Die Eröffnung der Angebote findet am vorbezeichneten Tage, Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse Nr. 39, statt. Daselbst liegen die Bedingungen mit Bedarfsnachweisung aus; dieselben können auch von dort gegen Einsendung des Kostenbetrages von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 19. Januar 1892. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

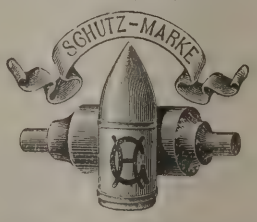
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen

Zeichenpapiere,
Pauspapiere,
Lichtpausrohpapiere,
Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten **Strassenbahn-Schienensysteme** nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 10. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Februar 1892.

Inhalt:

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten. II.
Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Aus dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung für 1892/93.
Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.
Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Dezember 1891.
Preussische Staatseisenbahnen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Ilmebahn.
Neubrandenburg-Friedlander E.
Pfälzische Eisenbahnen.
Lübecker Pferdebahn.
Union-Elektrizitätsgesellschaft.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 12./1. 92.)
Aus der Schweiz:
Jura-Simplonbahn.
Betriebseinnahmen in 1891.
Drahtseilbahn Römerhof-Dolder am Zürichberg.
Strassenbahnen in Holland.
Aus Nordamerika:
Zusammenstoss bei Hastings.
Schnelllaufende Verbundlokomotiven.
Neue Eisenbahnbauten in 1891.
Amerikanisches Räuberunwesen.
Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten v. Amerika.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 29/5. 1891.
Verschiedenes:
Südamerikanische Hochgebirgsbahnen.
Personalnachrichten:
Deutsches Reich.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verkauf von Nebenprodukten.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.

II.

Die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer fachgemässen, den Anforderungen der späteren Thätigkeit im Eisenbahndienste von vornherein überall sorgfältig angepassten Vorbildung der höheren, mittleren und theilweise auch der niederen Beamten ist seit vielen Jahren in weiten Kreisen verbreitet. Hervorragende Staatsmänner, Volkswirthe und Fachleute sind wiederholt mit so durchschlagenden Gründen dafür eingetreten, dass an dieser Stelle von einer weiteren Beweisführung abgesehen werden kann, die mit Nothwendigkeit wenigstens mittelbar zu einer vielfach unliebsamen Kritik der bestehenden Verhältnisse führen müsste. Eine solche Kritik ist auch um so eher vermeidlich, als, wie bereits in dem voraufgegangenen Artikel (s. Nr. 8 S. 77 d. Ztg.) erwähnt, in dem Lande, welches über das grösste Eisenbahnnetz in einheitlicher (Staats-) Verwaltung verfügt, in Preussen, nur noch der zweckmässigste Weg und Umfang einer eisenbahnfachlichen Vorbildung, sowie des weiteren in Frage zu stehen scheint, auf welche Beamtenklassen eine solche auszudehnen oder zu beschränken sein würde. Was zunächst den Weg anbelangt, so hat es nicht an gewichtigen Stimmen gefehlt, welche sich für die Schaffung einer Eisenbahnlaufbahn nach dem Muster der Deutschen Postverwaltung erhoben haben. Dieser Vorschlag dürfte in maassgebenden Kreisen den wenigsten Anklang finden. Mit Recht ist dagegen einzuwenden, dass beide Verwaltungen nicht gut in Vergleich gezogen werden können, wenn es sich um die Anforderungen an das Wissen und Können namentlich ihrer höheren Beamten handelt. Die Eisenbahnverwaltung umfasst ein so weites Gebiet, so vielseitige Interessen, greift so tief in alle staatlichen, gesellschaftlichen und wirthschaftlichen Lebensverhältnisse ein und bedingt dadurch eine so umfassende Ausbildung ihrer Beamten, wie es bei der Postverwaltung mit ihrer naturgemäss einfacheren und darum auch einseitigeren Thätigkeit nicht annähernd der Fall ist. Selbstverständlich soll damit nicht der leiseste Vorwurf gegen die anerkanntermaassen trefflich geleitete Deutsche Postverwaltung erhoben werden. Aus den vorstehenden Erwägungen wird für die höheren Eisenbahnbeamten an einer wissenschaftlichen Grundlage festzuhalten sein, die durch ein akademisches Studium sicherlich am besten und vollständigsten erlangt werden kann. Es wird sich nun darum handeln, ob dieses von Anfang an auf das eigentliche Fachwissen zu richten sein würde, oder ob es sich empfiehlt, für die höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten an dem rechts- und staatswissenschaftlichen Studium in seiner heutigen Gestalt festzuhalten und ihm die fachliche Vorbildung entweder unmittelbar oder ähnlich wie bei der Vorbildung für die Preussische allgemeine Verwaltung (Regierung) erst nach einem zweijährigen Kursus in der praktischen Rechtspflege folgen zu lassen. Es ist nicht zu verkennen, dass die Eisenbahnverwaltung bei ihrer erwähnten Vielseitigkeit mit

den verschiedensten Rechtsgebieten in engem Zusammenhange steht und dass daher für die höheren Beamten eine Kenntniss der betreffenden Rechtsnormen und ihrer Handhabung nicht zu entbehren sein wird. Eine Beschränkung dieser Kenntniss auf das unbedingt nothwendige Maass dürfte aber um so mehr geboten sein, als die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung weitaus überwiegend auf wirthschaftlichem Gebiet liegen und deshalb eine sorgfältige Vorbildung auf diesem als das Wesentliche, Wichtigere betrachtet werden muss. Dieses Ziel würde schwerlich in wünschenswerther Vollständigkeit erreicht werden können, wenn der rechtswissenschaftlichen Vorbildung ein allzu breiter Raum zugetheilt würde. Ueberdies empfiehlt sich eine weise Beschränkung auf das unumgängliche Maass des Wissens auf beiden Gebieten schon im Hinblick auf den heutigen Umfang desselben, um eine schädliche Zersplitterung zu vermeiden, höchste Leistungsfähigkeit zu erzielen und endlich, um neben der fachlich-intellektuellen Bildung auch die unabweisbaren Forderungen einer ausgeglichenen allgemeinen Bildung zu ihrem Rechte kommen zu lassen. Diese Erwägungen scheinen sämmtlich für ein von vornherein auf Erwerbung von praktisch verwerthbaren Fachkenntnissen gerichtetes Studium zu sprechen. An die Kenntniss der allgemeinen Grundzüge der für die Eisenbahnverwaltung in Betracht kommenden Wissensgebiete würde sich eine eingehende Behandlung der für sie besonders werthvollen und nothwendigen Theile derselben anzuschliessen haben, von Anfang an mit besonderer Rücksicht auf ihren Zusammenhang mit Theorie und Praxis der Verwaltung. Ein derartiges Fachstudium würde allerdings auf den gegenwärtig bestehenden Hochschulen ohne Nachtheil für deren eigentliche Aufgaben kaum zu ermöglichen sein. Dazu würde es einer Einrichtung bedürfen, die schon in der Mitte des vorigen Jahrzehnts in der Presse mehrfach angeregt worden ist und sich damals in Preussen anscheinend auch der Sympathie der maassgebenden Kreise zu erfreuen gehabt hat, nämlich einer Eisenbahn-Hochschule (damals Eisenbahn-„Akademie“ genannt). Diese würde sich den seit lange mit bestem Erfolge bestehenden höheren Fachschulen (für das Forstfach, Berg- und Hüttenwesen, wie für Landwirthschaft) durchaus ebenbürtig anreihen und voraussichtlich gleich gute Früchte zeitigen.

Mit einer derartigen Gestaltung der höheren Eisenbahnvorbildung als Eisenbahnfachstudium würde die oben gestellte weitere Frage einer Ausbildung in der praktischen Rechtspflege von selbst ihre Beantwortung in verneinendem Sinne finden. Diese Ausbildung ist ihrer Natur nach weit weniger zur Uebung in der eigentlichen Rechtspflege bestimmt, sondern hat wesentlich den Zweck, zunächst zur geschäftlichen formalen Schulung des Auszubildenden zu führen. Dieses Ziel kann aber sicherlich weit vollkommener erreicht werden, wenn jene Schulung sich auf dem Boden der eigentlichen Fachthätigkeit bewegt.

Einer theoretischen und praktischen gründlichen Ausbildung in allen Zweigen des Eisenbahndienstes, mit Ausnahme der rein technischen, würde vielleicht zweckmässigerweise eine längere selbständige Handhabung wenigstens der wichtigsten Dienstzweige zu folgen haben. Damit würde nicht allein eine wünschenswerthe Befestigung der erworbenen Kenntnisse und grössere Sicherheit in ihrer Anwendung erreicht, sondern auch das Bewusstsein der eigenen Verantwortlichkeit und Leistungsfähigkeit wesentlich gestärkt werden, und endlich ein sicheres Mittel, wenn nicht das sicherste zu einer richtigen Beurtheilung der Gesammtleistungen der betreffenden Beamten gegeben sein. Ausserdem möchte sich damit der weitere Vortheil verbinden, dass ein derartig geschulter Beamter in vielfacher Hinsicht mit richtigeren und reiferen Anschauungen über seine Aufgaben, seine Stellung und seine bisherigen Mitarbeiter in der Verwaltung in ein höheres Amt innerhalb derselben treten würde.

Aus vorstehenden Andeutungen, die schon um des beschränkten Raumes willen nur die allgemeinsten Umrisse bringen konnten, dürfte der zukünftige Bildungsgang der höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten, wie er auf Grund der bisherigen Erfahrungen gedacht werden könnte, zur Genüge erkennbar sein.

Was ist nun unter „Eisenbahn-Verwaltungsbeamten“ zu verstehen? — In Preussen hat man sich bei der bisherigen strengen Scheidung der höheren Eisenbahnfachbildung nach der juristisch-administrativen und der technischen Seite hin daran gewöhnt, zu den genannten Beamten nur diejenigen zu zählen, die auf Grund einer rechtswissenschaftlichen Vorbildung ausschliesslich für die eigentliche Verwaltungsthätigkeit bestimmt sind. An und für sich dürfte kein Grund vorliegen, die im Eisenbahnbetriebe thätigen Beamten, lediglich in den unteren und mittleren und nicht auch in den höheren Stellen zu den „Verwaltungs“beamten, in Unterscheidung von den mit der Herstellung und Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel betrauten „technischen“ Beamten, zu zählen. Denn die Thätigkeit der Betriebsbeamten hat ihren Schwerpunkt nicht auf technischem, sondern ganz überwiegend auf dem Gebiete der eigentlichen Verwaltung, in der genauen und klaren Anordnung und Regelung des Stations- und Fahrdienstes, in der Auswahl der für jede Stelle desselben besonders geeigneten Persönlichkeiten und in deren richtiger Anleitung und Schulung. Dazu bedarf es wohl auch gewisser technischer Kenntnisse, namentlich auf dem Gebiete des sich immer schwieriger und verwickelter gestaltenden Signalwesens, aber keinesfalls in einem Umfange, der ein eigenes technisches Studium erfordern würde. Dafür liefern nicht nur England und Amerika mit ihrem hochentwickelten Eisenbahnwesen einen vollgültigen Beweis, sondern auch die Deutschen Eisenbahnen, bei denen gleichwie in den vorgenannten Ländern die Betriebsbeamten keineswegs überall, wie in Preussen, eine eigene technische Vorbildung erhalten. Mag letztere an und für sich auch noch so vollkommen sein, so belastet sie doch den künftigen Betriebsbeamten mit einer Menge des Wissens und Könnens, das für seinen späteren Beruf durchaus entbehrlich ist und seiner fachlichen Schulung vielfach im Wege steht, diese mindestens verhältnissmässig spät beginnen lässt. Auch in Preussen selbst sind, soweit bekannt, mit der vereinzelten Verwendung von nicht technisch vorgebildeten höheren Betriebsbeamten keinerlei ungünstige Erfahrungen gemacht worden, die von einem weiteren Vorgehen in dieser Richtung abschrecken könnten.

Hiernach wird es nicht nur angängig, sondern auch richtig und zweckmässig erscheinen, die Betriebsbeamten durchweg in die Klasse der Verwaltungsbeamten einzureihen und letzteren eine Ausbildung zu geben, die es ermöglicht, sie je nach Geschick und Neigung auch im Betriebsdienste zu verwenden. Die Einfügung der dafür erforderlichen technischen Kenntnisse in den vorhin angedeuteten Studiengang würde namentlich bei Einrichtung einer Eisenbahnfachschule praktischen Schwierigkeiten nicht begegnen, wohl aber auch für den eigentlichen Verwaltungsdienst ebenso von Nutzen sein, wie umgekehrt einer leitenden Thätigkeit im Betriebsdienste die hier empfohlene Vorbildung für jenen zu statten kommen würde. Auf diesem Wege würde sich ferner die leidige Spaltung und Gegensätzlichkeit lösen, die vielfach zum Schaden der Sache zwischen den gegenwärtigen Verwaltungs- und den technisch vorgebildeten Beamten besteht, auch in den Kreisen der letzteren zwischen Bau- und Maschinentechnikern neuerdings an Boden gewonnen hat. Ein weiterer Vortheil, der sich aus einer Zusammenlegung des Bildungsganges der beiden jetzt vielfach getrennten Klassen ergeben würde, läge in der leichteren und vielseitigeren Verwendbarkeit der solchermaassen vorgebildeten Beamten und in der Möglichkeit einer Vereinigung des Verkehrs- und des mit ihm enge verbundenen Betriebsdienstes in einer für beide Gebiete sachverständigen Hand, wie bei den unteren, so auch bei den mittleren und oberen Dienststellen und Behörden.

Die Bau- und Maschinentechniker würden damit dem Verwaltungs- (Betriebs-) Dienste gänzlich entzogen werden. Im

Hinblick auf die zur Zeit ohnehin wenig erfreulichen Aussichten dieser Beamtenklasse im Staatsdienste mag dies in hohem Maasse bedauerlich sein. Doch wird auch hier das Interesse der Sache, der Gesammtheit, dem Interesse einzelner Personen und Klassen voranstehen müssen. Und dass eine Beschränkung der technischen Beamten auf ihren eigentlichen Beruf, auf den eine langjährige Vorbildung sie hinweist und in dem sich noch immer reichliche Gelegenheit zu verdienstvollen Leistungen darbietet, im Interesse der Sache läge, wird für unbefangene Beurtheiler der betreffenden Verhältnisse eines weiteren Beweises nicht bedürfen.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den Juristen. Diesen würde nach Heranbildung eines von vornherein fachmässig geschulten Personals an höheren Verwaltungsbeamten lediglich die Aufgabe zufallen, der Eisenbahnverwaltung — in beschränkter Zahl — als Rechtsbeistände zu dienen.

Hiermit würde der im Interesse der Wirthschaftlichkeit, wie höchster Leistungsfähigkeit mit der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens in steigendem Maasse gebotene Grundsatz der Arbeitstheilung in einer Weise durchgeführt sein, die sich in anderen Ländern mit hochentwickeltem Eisenbahnwesen bereits bestens bewährt hat und auch bei uns dem Ganzen nur zum Vortheile gereichen könnte.

Ueber die Erziehung und Eignung der mittleren und unteren Beamten in einem weiteren Artikel. — T —

Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 9.)

In erster Linie sind bei eintretenden Eisenbahnunfällen die Zug- und Stationsbeamten dazu berufen, die nöthige Hilfe zu leisten, soweit dies in ihren Kräften steht. Bei jeder ernsteren Gefahr jedoch, namentlich wenn ein Menschenleben gefährdet erscheint, soll der Arzt herbeigerufen werden. Es ist daher erforderlich, dass die genannten Beamten zu den Hilfeleistungen sowohl durch theoretischen Unterricht als praktische Uebungen soweit als möglich vorbereitet und dass ihre bezüglichen Kenntnisse durch Wiederholung des Erlernten erhalten werden. Diesen Unterricht haben die Bahnärzte zu ertheilen. Damit nun ein schnelleres Verständniss für denselben erzielt und den Beamten die Möglichkeit geboten wird, sich durch Selbstunterricht in der nöthigen Weise vorzubereiten, ist eine „Anleitung für den Unterricht der Beamten über die nächsten Verhaltungsmaassregeln, welche bei Verletzten auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu beachten sind“ ausgearbeitet und in Druckexemplaren vertheilt worden. Diese Anleitung enthält zunächst allgemeine Vorschriften über das Herbeirufen ärztlicher Hilfe, das Verhalten den Verunglückten gegenüber, deren Befreiung aus den Trümmern und zweckmässige Lagerung sowie über Erfrischung der Kranken oder Verwundeten. Dann enthält die Anleitung besondere Vorschriften über die Behandlung von Wunden im allgemeinen, Stillung starker Blutungen, Verhalten bei Knochenbrüchen ohne Wunden und zwar bei Arm- und Beinbrüchen, Verhalten bei Knochenbrüchen mit Wunden (komplizirte Brüche), Verhalten bei Verrenkungen und Verstauchungen, Behandlung von Blutbeulen und Abschabungen der Oberhaut, Verhalten bei Bewusstlosigkeit, Ohnmacht und Scheintod, Verhalten bei Bluthusten und Blutbrechen, sowie Verfahren bei Verbrennungen oder Verbrühungen. Der Bahnarzt setzt bei seinem Unterricht den Inhalt dieser Anleitung als bekannt voraus. Aus letzterer ist zum Zwecke weiterer Verbreitung der Kenntnisse über die bei Unfällen zu beobachtenden Verhaltungsmaassregeln ein Auszug gefertigt und mit der Bezeichnung: „Kurze Winke für die Beamten bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes“ versehen. Diese Winke sind gedruckt und in den Stations-, Abfertigungs- und Werkstättenräumen zum Aushang gebracht. Am Schlusse enthalten diese Aushänge noch Angaben über Namen und Wohnung der Bahnärzte, deren Stellvertreter und den Aufbewahrungsort etwa vorhandener Tragbahren.

Da grössere Unfälle auch auf der freien Strecke eintreten können, so würde es sich als zweckmässig erweisen, wenn die Bahnwärter ebenfalls in dem vorerwähnten Hilfeleistungsdienste unterwiesen würden, vielleicht in etwas geringerem Umfange als es bei dem Zugpersonal geschieht. Das letztere ist, soweit es bei vorkommenden Unfällen unverletzt bleibt, noch durch andere unbedingt nöthige dienstliche Verrichtungen derartig stark in Anspruch genommen, dass ihm jede zweckdienliche Hilfe sehr willkommen sein wird. Wenn ferner in den Wärterbuden ebenfalls ein Exemplar „Kurze Winke“ zum Aushang gebracht würde, so könnte das Bahnbewachungspersonal nicht nur sich dauernd die Kenntniss derselben erhalten, sondern es könnten nöthigenfalls ohne Zeitverlust Schritte zur Herbeirufung des Arztes gethan werden.

Von den Bahnärzten sind folgende Vorschriften als „Kurze Winke für die Beamten zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen vor Ankunft eines Arztes“ gutgeheissen worden:

1. Der Beamte bewahre Kaltblütigkeit und sorge für Ordnung. Er halte Unberufene von der Unglücksstätte entfernt, da er bis zur Ankunft des Arztes für die Versorgung der Verunglückten verantwortlich ist.

2. Man befreie die Verletzten aus ihrer üblen Lage ohne etwas an ihnen zu zerreissen oder abzutrennen und lagere sie bequem abseits der Geleise.

3. Vor allem stelle man fest, ob eine starke Blutung vorhanden ist, d. h. ob an einer Stelle das Blut herausströmt oder gar herausspritzt. Die Wunde lege man frei, ohne den Verletzten zu entkleiden und zwar nur durch Aufschneiden der Kleider mit der Scheere, zuerst da, wo es am stärksten blutet.

4. Man sende bei anscheinender Gefahr für den Verletzten sofort nach ärztlicher Hilfe.

5. Vor dem Verbinden wasche und bürste man die Hände und tauche sie dann in Sublimatwasser. Keine Wunde ist mit etwas anderem zu überrieseln als mit Sublimatwasser, noch mit etwas anderem zu berühren oder zu verbinden als mit Sublimatmull, der mit Binden oder Tüchern zu befestigen ist.

6. Den stark blutenden Körpertheil lagere man womöglich hoch und drücke Ballen von Sublimatmull fest darauf, bis das Blut steht. Kann dies nicht erreicht werden, so benutze man die Gummibinden.

7. Ohnmächtige lagere man mit dem Kopfe tief, lockere die Kleider um Hals und Rumpf, besprenge ihr Gesicht mit Wasser und lasse sie auf kurze Zeit an Aethertropfen riechen.

8. Man versuche nicht, Verrenkungen und Knochenbrüche durch Ziehen einzurichten, sorge vielmehr nur dafür, dass bei Brüchen und Verrenkungen am Bein der Verletzte keinen Versuch macht sich zu stellen. Nur wenn die Schmerzen sehr gross sind und der Verletzte weiter befördert werden soll, oder wenn an einer Bruchstelle eine Wunde ist, schneide man die Kleider auf, hänge den gebrochenen Arm in ein dreieckiges Tuch und schiebe dem gebrochenen Bein eine gepolsterte Schiene unter, welche mit Binden und Tüchern zu befestigen ist. Bei Wunden über gebrochenen Knochen ist ganz besondere Vorsicht anzuwenden.

9. Verbrannte Hautstellen beriesele man nicht, sondern belege sie mit einer einfachen Lage von Sublimatmull, bedecke sie mit Verbandwatte und befestige letztere. Brandblasen sind nicht zu öffnen.

10. Bricht oder hustet ein Kranker Blut, so bringe man ihn in eine halbsitzende Lage, lasse ihn etwas kaltes Wasser oder Eis schlucken und beruhige ihn durch Zureden.

11. Keinem Kranken oder Verletzten gestatte man, geistige Getränke nach Gutdünken zu geniessen, nur sehr schwachen Personen darf man einen Schluck Wein, Branntwein oder 10—20 Aethertropfen auf Zucker geben.

Dann folgen noch die Angaben:

Der Kassenarzt . . . . . wohnt . . . . .
sein Vertreter . . . . . wohnt . . . . .
Der Aufbewahrungsort der Tragkörbe, Tragbahren usw. befindet sich . . . . . .

Zweckmässig wird es sein, auch noch die Namen und den Wohnort einiger anderer Aerzte zu vermerken, da zu diesen, sofern sie schneller zu erreichen sind, der grossen Gefahr wegen entweder gleich oder aber dann gesandt werden muss, wenn die Bahnärzte oder deren Vertreter nicht zu erreichen sind.

Ein weniger ausgedehnter Gebrauch als von den Rettungskästen beider Gattung ist bislang von Tragbahren gemacht worden. Es besitzt zwar jede grössere Station einen Tragekorb für den Transport von Kranken und Verwundeten, allein die Ausrüstung der Züge mit Tragbahren ist noch nicht weit vorgeschritten. Die Meinungen gehen in diesem Punkte noch auseinander. Während einerseits dagegen eingewendet wird, dass die im Packwagen untergebrachte Tragbahre bei Entgleisungen mit diesem Wagen zu leicht einer Zertrümmerung ausgesetzt wäre, auch eine Tragbahre nicht ausreichend sei und nöthigenfalls Verwundete auf einem untergelegten Mantel transportirt werden könnten, wird andererseits das Vorhandensein einer Tragbahre als besonders vortheilhaft bezeichnet, weil die Verwundeten mittelst derselben sicher und schnell befördert werden könnten und ausserdem bei Verunglückungen des Fahrpersonals während der Fahrt des Zuges, z. B. durch Anstossen oder Herabfallen, sowie bei Verletzung einzelner Reisenden ein besonderer Vortheil darin bestände, Tragbahren sofort zur Hand zu haben, welche sich gleichzeitig als Bett benutzen liessen. Der letzteren Auffassung wird man im allgemeinen zustimmen müssen, zumal auch die Bedenken betreffs leichter Zerstörung der Tragbahren bei Entgleisungen insofern nicht recht stichhaltig sein dürften, als die kleinen Rettungskästen ja derselben Gefahr ausgesetzt sind und daher für eine thunlichst sichere Unterbringung beider Gegenstände Sorge getragen werden muss.

Im wesentlichen wird es darauf ankommen, Tragbahren von möglichst geringem Gewicht und dabei doch durchaus genügender Stärke, sowie solcher Konstruktion zu besitzen, dass dieselben bei Unterbringung im Packwagen — sei es im Zugführer- bezw. Packmeister-Abtheil oder im Gepäckraum — so wenig Platz als möglich erfordern. Tragbahren, welche diese Eigenschaften besitzen dürften, sind von einzelnen Verwaltungen beschafft und in Benutzung genommen worden. Dieselben bestehen aus je 2,5 m langen, 5 bis 8 cm starken Tragbäumen von Eichen- oder Eschenholz, deren Enden in üblicher Weise für den Handtransport ausgearbeitet sind.

Zwischen den Bäumen befinden sich an den Enden hölzerne Verbindungsstäbe, in der Mitte eiserne Verbindungsstangen. Vier an die Bäume angeschraubte eiserne Bügel dienen als Stützpunkte der Tragbahre beim Niedersetzen. In der Mitte eines jeden Baumes ist ein Charnier angebracht, welches nach Lösen der Sperrvorrichtung das Zusammenklappen der Bahre nach unten gestattet, so dass dieselbe in halber Länge verpackt werden kann. Zwischen den erwähnten Querverbindungen ist eine sichere Verschnürung angebracht, auf welcher der kräftige Segeltuchüberzug ruht. Diese Verschnürung bereitet dem Kranken eine sichere Lage und verhütet durch ihre Federkraft alle Erschütterungen. Am Kopfende ist eine aus 3—3,5 cm starken Seitenstäben, welche mit einem Gelenkbande auf den Langbäumen befestigt sind, sowie einer guten Querverbindung bestehende Klappe angebracht. Dieselbe ist ebenfalls mit Segeltuch überzogen und durch bogenförmige Eisenstützen in die gewünschte Neigung zu bringen. Auch kann darüber ein zusammenklappbares Schutzdach mit Gardinen angebracht werden, wie es in ähnlicher Weise bei Kinderwagen angewandt wird. Dieses Schutzdach lässt sich mit Leichtigkeit aufbringen und entfernen.

Die vorbeschriebenen Tragbahren würden für die Mitführung in den Zügen sehr geeignet sein; sie lassen sich aber auch durch ein entsprechend konstruirtes Räderpaar mit Achse und Federn, auf welchem die Tragbahren zu befestigen sein würden, leicht zu Krankenwagen umwandeln und sind demnach in diesem Zustande auch für die Stationen geeignet.

K. II.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 212 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1892/93.

Im Anschluss an die in Nr. 6 S. 58 d. Ztg. enthaltene Notiz aus dem Preussischen Staatshaushalts-Etat für 1892/93 theilen wir nachfolgendes mit:

Abgrenzung der Direktionsbezirke und in 1892/93 zu eröffnende Bahnstrecken.

In der Abgrenzung der Direktionsbezirke ist für das Jahr 1892/93 nur die Aenderung in Aussicht genommen, dass aus wirthschaftlichen Rücksichten, zugleich einem Wunsche der Militärverwaltung entsprechend, die zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt gehörige Strecke Cottbus-Guben (37,68 km) vom 1. April 1892 ab dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin zugetheilt werden soll.

Dem Betriebe werden im Etatsjahre 1892/93 voraussichtlich die folgenden Strecken übergeben werden*):

im Direktionsbezirk	Bezeichnung der Strecken	Länge km
Altona	Tönning-Garding	10,59
„	Tondern-Hoyer (Schleuse)	13,80
„	Abzweigung bis Station 3,42 hinter Moabit in die Hauptgeleise der Verbindungsbahn	2,87
„	Güteranschlussgeleis vom Hamburger Bahnhof in Berlin nach Moabit	0,90
Berlin	Schöneberg-Wilmersdorf/Friedenau	1,57
„	Wriezen-Jädickendorf	34,24
Breslau	Freistadt i/Schl.-Waltersdorf . . . (davon ist die Theilstrecke Freistadt-Poppschütz bereits am 1/12. 91 dem Betriebe übergeben worden.)	23,10
„	Strehlen-Glambach-Grottkau . . . (davon ist die Theilstrecke Glambach-Grottkau bereits am 15/12. 91 dem Betriebe übergeben worden).	23,30

*) Die inzwischen bereits eröffneten Bahnstrecken haben wir aus dieser Uebersicht fortgelassen. Die Redaktion.

im Direktionsbezirk	Bezeichnung der Strecken	Länge km
Breslau	Glambach-Wansen	5,70
Elberfeld	Vohwinkel-Sonnborn Rh.	3,14
Erfurt	Georgenthal-Tambach	6,08
„	Ohrdruf-Gräfenroda	18,59
„	Zella-Mehlis-Steinbach-Hallenberg	13,15
„	Schmalkalden-Kleinschmalkalden .	9,60
„	Oberröblingen-Allstädt	7,80
„	Reinsdorf-Frankenhausen	14,20
„	Jüterbog-Treuenbrietzen	19,80
Hannover	Barnten-Escherde	3,82
Köln (linksrh.)	Düren-Kreuzau	7,32
Köln (rechtsrh.)	Norden-Norddeich	5,70
„	Neueinführung der Strecke von Münster in den Bahnhof Hamm	0,49
„	Oberhausen Rh.-Osterfeld K. M. .	1,76

Die für die Aufstellung des Etats vorzugsweise in Betracht kommende Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt stellt sich, unter Ausschluss des Preussischen Theils der Main-Neckarbahn und der Wilhelmshafen-Oldenburger Eisenbahn, im Jahre 1890/91 auf . . . . . 24 698,52 km
nach dem Etat für 1891/92 „ . . . . . 25 351,10 „
„ „ „ „ 1892/93 „ . . . . . 25 478,36 „
erhöht sich also für 1892/93 gegen
1890/91 um . . . . . 779,84 „
1891/92 „ . . . . . 127,26 „

Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In dem Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung für 1892/93 sind die Kosten für die Erneuerung des Oberbaues mit 50 052 000 ℳ. angenommen, während sich die wirkliche Ausgabe für 1890/91 auf 39 210 727 ℳ. beläuft. Das Mehr der Veranschlagung gegenüber dem Ergebniss des Jahres 1890/91 von rund 10 841 000 ℳ begründet sich im allgemeinen durch den Hinzutritt der neu erworbenen Privatbahnen, durch den infolge der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit vieler Züge und der Vermehrung der Schnellzüge erforderlichen grösseren Umfang der Erneuerung bei den älteren Bahnen, sowie durch die weiter durchgeführten Konstruktionsverbesserungen bezüglich des Kleineisenzeuges und der Schwellen, welche eine Erhöhung des Gewichtes bezw. der Vermehrung der Stückzahl dieser Theile zur Folge haben. Im einzelnen vertheilt sich der Mehrbetrag auf: Schienen und Kleineisenzeug mit 3 039 000 ℳ, Weichen mit 687 000 ℳ. und Schwellen mit 7 115 000 ℳ. Die veranschlagten Preise sind gegen die im Jahre 1890/91 gezahlten Einheitspreise bei den Schienen um rund 21,3 ℳ, bei dem Kleineisenzeug um rund 41,64 ℳ. für die Tonne niedriger angenommen, was, auf den Umfang der Beschaffungen im Jahre 1890/91 bezogen, einem Minderbetrage bei der Veranschlagung von rund 3 134 000 ℳ. entspricht. Die Länge der ausschliesslich mit neuen Schienen und neuem Kleineisenzeuge umzubauenden Geleise hat dagegen um rund 534 km oder 45 % höher veranschlagt werden müssen. Der Geldwerth der hierzu, sowie zu dem Mehr an nothwendigen Einzelauswechselungen erforderlichen neuen Materialien, unter Berücksichtigung der beim Kleineisenzeuge eingetretenen Konstruktionsverbesserungen, stellt sich auf rund 6 582 000 ℳ. An alten noch brauchbaren Materialien wird dagegen voraussichtlich eine geringere Menge zur Verwendung gelangen. Der bezügliche Minderbetrag beläuft sich auf rund 409 000 ℳ. Die Zahl der zu veranschlagenden neuen Weichen und Weichentheile hat nach dem im einzelnen festgestellten Erneuerungsbedürfniss nicht unerheblich höher als nach der Wirklichkeit von 1890/91 angesetzt werden müssen; auch mussten die Preise einzelner Weichentheile höher bemessen werden. Der Zugang hierfür stellt sich auf rund 770 000 ℳ, während entsprechend der in Aussicht genommenen geringeren Verwendung alter, noch brauchbarer Weichen und Weichentheile ein Betrag von 83 000 ℳ in Abgang zu stellen ist. Bei der Veranschlagung der Schwellen haben die Einheitspreise der hölzernen Schwellen gegen die wirklichen Preise des Jahres 1890/91 erhöht werden müssen, und zwar bei den hölzernen Bahnschwellen, welche seit dem Etatsjahre 1891/92 auf den Hauptbahnen in einer gegen früher um 0,2 m grösseren Länge verwendet werden, um 85,2 ₰ für das Stück, bei den hölzernen Weichenschwellen um 15,8 ₰ für 1 m. Bei den eisernen Schwellen ist dagegen ein um rund 24,27 ℳ. geringerer Einheitspreis für die Tonne angenommen. Hieraus ergibt sich gegen den Umfang der Beschaffungen des Jahres 1890/91 ein Mehr von 865 000 ℳ. Im übrigen begründet sich der Mehraufwand für Schwellen durch die erforderlichen umfangreicheren Beschaffungen, entsprechend der Mehrlänge der umzubauenden Geleise (534 km), dem streckenweise festgestellten Bedürfniss an Einzelauswechselungen, sowie dem Umstande, dass die in den Vorjahren begonnene Vermehrung der Querschwellen um 10 % für die Längeneinheit des Geleises auch im Etatsjahre 1892/93 in grösserem Maassstabe fortgesetzt werden soll. Ziffermässig stellt sich der hierdurch bedingte Mehraufwand auf 6 387 000 ℳ. bezw. zusammen auf 7 152 000 ℳ. Ein Minderbetrag von 137 000 ℳ. ergibt sich daraus, dass eine geringere Verwendung alter, noch brauchbarer Schwellen stattfinden wird. Nach örtlicher Aufnahme sind 1 714,18 km Geleise umzubauen, wovon 1 303,83 km mit hölzernen Querschwellen, 399,35 km mit eisernen Querschwellen und 11 km mit eisernen Langschwellen hergestellt werden sollen.

Die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel sind wie folgt veranschlagt: 404 Lokomotiven verschiedener Gattung 17 250 000 ℳ, Erneuerung von Lokomotivtheilen 2 873 000 ℳ., 414 Personenwagen verschiedener Gattung 6 168 600 ℳ., Erneuerung von Wagentheilen 416 000 ℳ., 3 993 Gepäck- und Güterwagen verschiedener Gattung 12 692 400 ℳ., Erneuerung von Wagentheilen 1 350 200 ℳ. Der Gesammtbetrag von 40 751 000 ℳ. übersteigt die wirkliche Ausgabe in 1890/91 um rund 5 360 000 ℳ., weil in 1892/93 mehr Lokomotiven und Personenwagen zu erneuern sein werden, als in 1890/91. Die zur Erneuerung der hauptsächlichsten Lokomotiv- und Wagentheile veranschlagten Kosten bleiben hinter den wirklichen Ausgaben in 1890/91 um rund 115 000 ℳ. zurück, da die Materialpreise wesentlich herabgegangen sind.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Dezember 1891.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1891 ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 982,23 km, folgendes: Im Monat Dezember 1891 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 22 425 883 ℳ. oder 1 429 489 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 618 ℳ. oder 5,82 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 64 221 102 ℳ. oder 964 307 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 744 ℳ. oder 0,69 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1891 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 217 821 058 ℳ. oder 9 236 026 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 455 ℳ. oder 2,69 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 527 651 381 ℳ. oder 22 223 963 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17 758 ℳ. oder 2,66 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 63 412 889 ℳ. oder 1 423 313 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 206 ℳ. oder 0,22 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 120 260 338 ℳ. oder 4 263 173 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17 288 ℳ. oder 1,59 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Dezember 1891 die Strecken Walburg-Wörth a. Sauer 8,93 km (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen), Freystadt-Poppschütz 15,30 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und Hoffnungsthal-Immekeppel 5,70 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld), am 15. Dezember die Strecken Grottkau-Glambach 26,85 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau) und Schmalkalden-Steinbach-Hallenberg 10,64 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt), am 20. Dezember die Strecke Warmbrunn-Petersdorf 8,03 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), am 29. Dezember die Strecke Nagold-Altensteig 15,11 km (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen), am 31. Dezember die Strecke Oschatz-Strehla 11,30 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen).

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Umschreibung von Fahrkarten auf eine andere dieselben Stationen verbindende, jedoch kürzere Strecke, welche bis jetzt nur bei den Rundreiseheften zugelassen war, ist bei den Preussischen Staatsbahnen auf Fahrkarten aller Art ausgedehnt worden. Voraussetzung ist, dass die zu benutzende neue Strecke kürzer ist und beide Strecken dem Preussischen Staatseisenbahnnetz ausschliesslich angehören. Die Umschreibung ist bei dem Stationsbeamten der Station, auf welcher die ursprüngliche Reisestrecke verlassen werden soll, oder auf einer anderen genügende Zeit hierzu bietenden vorgelegenen

Station, auch auf der Reise-Austrittsstation, zu beantragen. Den Anträgen kann aber nur stattgegeben werden, wenn dieselben so frühzeitig gestellt werden, dass die Umschreibung seitens des Stationsbeamten, unbeschadet der ihnen bei Abfertigung der Züge obliegenden Dienstpflichten, ohne Ueberschreitung der fahrplanmässigen Aufenthaltszeit der Züge erfolgen kann. Die reglementsmässig zulässige Fahrtunterbrechung gegen Bescheinigung des Stationsbeamten ist auch auf der neugewählten Strecke zulässig.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Erkner und Fürstenwalde belegene Personenhaltestelle Hangelsberg für den Eil- und Frachtgutverkehr (Stückgut und Wagenladungen) sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Am 20. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung statt, welche über den Bau einer Bahn von Regenwalde nach Piepenburg und eine entsprechende Anleihe zu beschliessen hat. Ueber die Aufnahme einer Anleihe zur Tilgung einer schwebenden Schuld, welche Ende März 1891 183 670 ℳ. betrug, ist gleichfalls ein Beschluss herbeizuführen.

Ilmebahn.

Die Leitung des Betriebes der von Einbeck nach Dassel führenden 13,26 km langen Bahnstrecke, welche Eigenthum der Ilmebahn-Gesellschaft ist, hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover übernommen und führt denselben für Rechnung der Eigenthümerin und unter Gestellung der Betriebsmittel gegen eine vereinbarte jährliche Entschädigung von 355 000 ℳ. Die unmittelbare Leitung des Betriebes ist dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Cassel) zu Cassel übertragen worden.

Im Betriebsjahre 1890/91 wurden befördert 46 725 Personen, 99 t Gepäck und 27 593 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 20 147 ℳ, aus dem Güterverkehr 33 136 ℳ und aus sonstigen Quellen 983 ℳ, zusammen 54 266 ℳ.

Verausgabt wurden zusammen 40 142 ℳ; mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 14 124 ℳ, welcher in Hundertheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,24 beträgt.

Von dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 15 480 ℳ sind 3 200 ℳ zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, 4 998 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 2 % an die Prioritäts-Stammaktien und 5 038 ℳ zur Ausstattung der Reserve- und Erneuerungsfonds verwendet worden.

Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn.

Die am 5. November 1884 dem Betriebe übergebene, von Neubrandenburg nach Friedland führende, 25,63 km lange vollspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung ist Eigenthum der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahngesellschaft.

Der Betrieb der Bahn ist für die Dauer von 15 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung der Bahn gerechnet, an den Bau- und Betriebsunternehmer H. Bachstein in Berlin verpachtet.

In dem Betriebs-Ueberlassungsvertrage vom 10. November 1883 hat sich die Firma H. Bachstein verpflichtet, für die Dauer dieses Vertrages alljährlich die zum Bezuge von Zinsen berechtigten 253 000 ℳ. Stammaktien mit 3 vom Hundert und die 747 000 ℳ. Prioritäts-Stammaktien mit 5 vom Hundert zu verzinsen und ausserdem den Reserve- und Erneuerungsfonds mit 300 ℳ. für das Kilometer und Jahr auszustatten.

Im Betriebsjahre 1890 wurden befördert 48 053 Personen, 146 t Gepäck und 515 152 t Güter aller Art.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 37 653 ℳ, aus dem Güterverkehr 39 286 ℳ und aus sonstigen Quellen 3 043 ℳ, zusammen 79 982 ℳ.

Verausgabt wurden zusammen 41 748 ℳ, mithin verbleibt ein Betriebsüberschuss von 38 234 ℳ, welcher in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,53 beträgt.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen für 1891 schliesst mit 913 376 ℳ. Aktivrest ab oder um rund 309 000 ℳ. weniger als im Vorjahre. Vereinnahmt wurden 1 196 000 ℳ. mehr, verausgabt 1 505 000 ℳ. mehr. Nach Abzug des vertragsmässig aus dem Reinertrage zurückzuzahlenden Betrages für staatliche Zinsvorschüsse wird sich eine Superdividende von $^4/_5$ % (1890 1 %) ergeben, so dass sich der Gesammtbezug der Ludwigsbahn auf $9^4/_5$ (10) %, der Maximiliansbahn auf $6^3/_{10}$ ($6^1/_2$) % und der Nordbahnen auf $4^4/_5$ (5) % stellen wird.

Lübecker Pferdebahn.

Im Jahre 1891 wurden 1 290 833 gegen 1 215 473 Personen im Jahre 1890 befördert. Die Gesammteinnahmen haben sich gegen das Vorjahr um 7 617 ℳ. gehoben und betrugen insgesammt 129 464 ℳ. Voraussichtlich dürfte in diesem Jahre eine, wenn auch nur geringfügige Dividende zu erwarten sein.

Union-Elektrizitätsgesellschaft.

Unter dieser Firma ist hierselbst eine neue Elektrizitätsgesellschaft errichtet worden, an deren Gründung die Kommanditgesellschaft auf Aktien Ludwig Loewe & Co., die Firma Thyssen & Co. in Mühlheim a. d. Ruhr und die Thomson-Houston International Electric Company in Boston betheiligt sind. Von letzterer erwirbt die neue Gesellschaft deren sämmtliche Patente und Rechte für Deutschland, Oesterreich, sowie das nördliche und östliche Europa. Eigene Fabriken werden von der Gesellschaft nicht errichtet, vielmehr wird dieselbe ausschliesslich durch die Firma Ludwig Loewe & Co. fabriziren lassen. Letztere wird somit ihre Thätigkeit auf das Gebiet der Elektrizität ausdehnen. Die neue Gesellschaft wird ihre Thätigkeit in erster Linie auf elektrische Kraftübertragung richten, insbesondere auf die Herstellung elektrischer Strassenbahnen und Bergwerkseinrichtungen. Wie der „Voss. Ztg." berichtet wird, hat die Thomson-Houston Electric Company, nach deren System die neue Gesellschaft arbeitet, gerade auf diesem Gebiete Hervorragendes geleistet. Gegenwärtig sind 176 elektrische Bahnen mit 2 640 Motorwagen und einer Gesammtbahnlänge von 3 246 km nach obengenanntem System in Betrieb und 24 weitere Bahnen im Bau, darunter die Bremer Strassenbahn, welche in wenigen Wochen eröffnet werden wird.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Versammlung am 12. Januar 1892 fand unter dem Vorsitz Seiner Excellenz des Herrn Generallieutenant Golz statt. Nach Erledigung verschiedener geschäftlicher Angelegenheiten des Vereins hielt Herr Professor Göring den angekündigten Vortrag über neuere Bergbahnen. Der Herr Vortragende gab zunächst einen Ueberblick über die geschichtliche und sodann über die technische Entwickelung der verschiedenen Systeme, unter welchen reine Zahnradbahnen, Adhäsions- und Zahnradbahnen (gemischtes System) und Seilbahnen sich unterscheiden lassen. Auch bei den Seilbahnen findet die Zahnstange und zwar als Sicherungsmittel, d. i. für Bremszwecke Verwendung. Der Gedanke, statt der glatten Schienen gezahnte Schienen zu verwenden, ist schon 1811 von Blenkinsop gefasst und verwerthet. Er baute für die Industrie- und Bergwerksgeleise seine Iron horses, Zahnradlokomotive, indem er die Lokomotivtriebräder mit Verzahnung versah. Der Versuch Blenkinsop's ist wohl berechtigt bei der damaligen Beschaffenheit der Geleise, wo die Schienen nur aus etwa 1 m langen Gussblöcken bestanden, die auf Steinwürfeln befestigt wurden. Diesem Geleise konnte kein starker Raddruck zugemuthet werden, deshalb musste, um die Zugkraft zu erhöhen, die Reibung vermehrt werden. Als dann nach und nach der Oberbau vervollkommnet wurde, als die gewalzte Schiene auftauchte, kam der Zahneingriff in Vergessenheit und hat lange geschlummert. Erst 1862 kam Riggenbach mit seinem Patent und in den beiden folgenden Jahrzehnten waren es namentlich die Riggenbach'schen Konstruktionen, welche bei den Bergbahnen (z. B. Rigi, Drachenfels usw.) Anwendug fanden. Abt erzielte später bei seinem System der getheilten Stange mit senkrechter Verzahnung einen vollkommeneren und sanfteren Eingriff. Das System ist in Deutschland besonders durch die Harzbahn Blankenburg-Tanne bekannt geworden. Bei besonders steilen Strecken, wie z. B. bei der streckenweise 1 : 2 geneigten Pilatusbahn musste die senkrechte Verzahnung aufgegeben und dafür die waagerechte angewendet werden. Der Herr Vortragende gab sodann einen Ueberblick der bestehenden Bergbahnen, der angewendeten Lokomotivkonstruktionen, sowie der verschiedenen Weichenanordnungen.

In den Ausschuss zur Vorbereitung des 50jährigen Stiftungsfestes am 11. Oktober 1892 wurden gewählt die Herren: Bensen, Buchholtz, Kaselowsky, Krancke, v. d. Leyen, Kinel, Schwabe, Franz, Müncke.

Als einheimische ordentliche Mitglieder wurden aufgenommen die Herren: Hauptmann Guizetti und Roland, sowie Herr Regierungs- und Baurath Stürtz.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn versammelte sich am 21. Januar in Bern. Die vom Bundesrath s. Z. genehmigte Eintrittsbilanz, welche von den Herren Bankiers beanstandet worden war, wurde mit grosser Mehrheit genehmigt. Ebenso der Bericht der Direktion über den Betrag und die Gründe der Vermehrung der Betriebsausgaben. In dritter Linie kam die Einberufung einer ausserordentlichen Aktionärversammlung zur Sprache, welche die Ratifikation der Emission von 15 000 neuen Obligationen aussprechen soll. Dabei berichtete Direktor Marti über die Konferenzen, welche er mit den Bankiers abgehalten hatte und erklärte, dass diese das Anlehen nicht beanstanden werden. Darauf wurde die Abberufung des Verwaltungsrathes auf die Traktanden der Generalversammlung gesetzt, wobei die Vertreter des Bundes die Rechte der Eidgenossenschaft wahrten. Regierungsrath Scheurer erklärte als Vertreter des Kantons Bern, dass der Kanton Bern nach der Fusion noch 10 Millionen herauszufordern hätte für die Vorarbeit, welche er für die Eidgenossenschaft im Hinblick auf die Verstaatlichung der Bahnen gemacht hat. Ferner sei Bern der Westschweiz zu lieb ein Simplonkanton geworden, obwohl die Interessen eines Kantonstheils, der so gross ist wie Waadt und Genf zusammen, nach dem Gotthard hin gravitiren. Sollte nun der Sinn der Fusion alterirt werden, so müsste das einen Umschwung in der Stimmung des Berner Volkes herbeiführen.

Die Bankiers von Genf und Lausanne machten dem Vertreter des Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrath Schenk, die Aufwartung, um ihm zu versichern, dass sie mit der Sprengung des Verwaltungsrathes der Jura-Simplonbahn nicht etwa die Absicht verbinden, dem Bund zu trotzen, mit welchem sie im Gegentheil Hand in Hand gehen wollen. Nachdem ihnen später Direktor Marti erklärt hatte, aus der ganzen Sache werde nichts, wenn sie an der Abberufung der von den Kantonen und dem Bund gewählten Verwaltungsräthe festhalten, zogen sie dieses Begehren einfach zurück. Ferner reduzirten sie die Zahl der Verwaltungsräthe, deren Neuwahl durch die ausserordentliche Generalversammlung sie beanspruchen, von 36 auf 31. Und endlich erklärten sie alle Gerüchte über die angeblich von ihnen beabsichtigte Dividendensperre, Abberufung des Direktors Marti usw. als unrichtig. Der „Bund“ bemerkt hierzu: Wie wäre es nun aber, wenn man vorläufig durch einen kleinen Zusatz das Eisenbahngesetz, wonach bereits die Prüfung und Genehmigung der Statuten der Eisenbahngesellschaften dem Bunde zusteht, etwas ergänzen würde. Was will die haute finance? In den Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften befehlen? Zu dem Ende hat auch der Bund 50 Millionen Franken in Aktien der Jura-Simplonbahn gesteckt, aber seinen Zweck doch nicht erreicht; denn seine grossen Aktien, die er mit 600 Frcs. bezahlt hat, haben ein Dritttheil weniger Stimmrecht, als die kleinen Stammaktien von 200 Frcs. Wirksam kann daher nur geholfen werden, wenn die Aktionärversammlungen der Eisenbahngesellschaften bezüglich der Bestellung ihrer Verwaltungen noch etwas weiter beschränkt werden. Dies kann sehr einfach geschehen durch eine Ergänzung des Eisenbahngesetzes in etwa folgender Weise:

1. Die Zahl der Mitglieder der Verwaltungsräthe der Eisenbahngesellschaften beträgt mindestens 30.

2. Hiervon wählen der Bundesrath ein Dritttheil, die Kantone, deren Gebiet von der betreffenden Eisenbahn berührt wird, ein Dritttheil und die Generalversammlung der Aktionäre ein Dritttheil.

Durch diese höchst einfache Bestimmung würde ein gewaltiger Fortschritt auf dem Wege der Verstaatlichung erzielt und es würde vorläufig der Einfluss der Börse auf die Verwaltungen der Eisenbahnen lahm gelegt.

Es wurde beschlossen, die Generalversammlung am 12. Februar in Bern abzuhalten.

Betriebseinnahmen im Jahre 1891.

	1891 Frcs.	1890 Frcs.
Schweizerische Centralbahn (eigenes Netz)	13 050 512	12 788 205
Verbindungsbahn	332 293	295 143
Aargauische Südbahn	1 281 445	1 285 588
Wohlen-Bremgarten	23 657	20 394
Emmenthalbahn	473 570	487 625
Vereinigte Schweizerbahnen	8 178 649	8 291 033
Toggenburger Bahn	298 794	295 704
Jura-Simplonbahn	23 990 260	24 089 910
Gotthardbahn	13 478 175	13 186 517
Schweizerische Seethalbahn	284 146	274 570
Appenzeller Strassenbahn St. Gallen-Gais	159 939	168 737
Birsigthalbahn	134 656	124 844
Bödelibahn	278 599	283 340

Drahtseilbahn Römerhof-Dolder am Zürichberg.

Die Bundesversammlung hat am 22. Januar die Konzession für eine Drahtseilbahn vom Römerhof in Hottingen bis zum Dolder am Zürichberg ertheilt. Die Bahn soll den Zweck haben, den Verkehr zwischen den unteren Lagen der Gemeinde Hottingen mit den höheren Terrassen des Zürich- bezw. Adlisberges zu vermitteln und letztere leicht zugänglich zu machen. Die Länge der Bahn beträgt 650 m, die Spurweite 1 m, die Höhendifferenz 79 m, die Maximalsteigung 15 %. Die Anlage ist im Projekt einspurig vorgesehen mit Ausweichung in der Mitte. Kostenvoranschlag total 270 000 Frcs.

Strassenbahnen in Holland.

Das Holländische Strassenbahnnetz hat sich nach der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ in den letzten Jahren ausserordentlich rasch entwickelt. Es bestanden zu anfang des Jahres 1890 in Holland 47 Strassenbahngesellschaften, welche 875 km Strassenbahnen im Betriebe hatten. Die bei weitem grösste Zahl derselben wird mit Dampf betrieben, es folgen in zweiter Linie die Bahnen mit Pferdebetrieb; einige wenige Gesellschaften haben Dampf- und Pferdekraft kombinirt.

Während im städtischen Verkehr die Bahnen mit Pferdebetrieb fast stets zur Verwendung kommen, zieht der Vorort- und Landverkehr die Dampfstrassenbahnen in seine Dienste. Ab und zu kommt es wohl auch vor, dass Lokomotivbahnen in städtische Strassen eingeführt werden; es sind dann aber sämmtliche bewegenden Theile der Motoren ummantelt; auch sind diese mit rauchlosen Feuerungen versehen. Wenn enge Strassen von Dampfzügen passirt werden, geht häufig ein Mann mit einer Glocke voraus, da öfters zwischen der Lokomotive und den Häusern nur ein Zwischenraum von wenigen Decimetern verbleibt. Die Bedienung der Lokomotive erfolgt durch einen Mann, der gleichzeitig Führer und Heizer ist.

Die zur Verwendung kommende Spur liegt zwischen 0,75 und 1,435 m. Die Schienen ruhen meist auf hölzernen oder eisernen Querschwellen; Langschwellen haben nur selten Verwendung gefunden. Zweigleisige Bahnen kommen nur vereinzelt vor; es beträgt deren Gesammtlänge nur 55 km. Eigentliche Stationsgebäude werden nicht errichtet, es finden sich nur Beamtenwohnhäuser, Lokomotiv- und Wagenschuppen.

An Betriebsmaterial waren anfangs 1890 auf sämmtlichen Linien vorhanden: 213 Lokomotiven, 1 023 Pferde, 802 Personen- und 467 Güterwagen. Es vertheilt sich dies auf 13 Gesellschaften, welche nur Pferdebetrieb, auf 29 Gesellschaften, welche nur Dampfbetrieb haben und auf 5 Gesellschaften, welche Dampf- und Pferdebetrieb kombiniren.

Die für die Strassenbahnen zugelassene grösste Geschwindigkeit beträgt ungefähr 20 km für die Stunde; sie wird indess selten erreicht.

Aus Nordamerika.

Der Zusammenstoss bei Hastings.

Das bereits durch die Tageszeitungen bekannt gewordene Eisenbahnunglück auf der Newyork Central und Hudson River Eisenbahn, das sich am Christheiligabend in der Nähe von Hastings, 32 km von Newyork, ereignete und bei welchem 12 Personen getödtet und 8 schwer verletzt wurden, wirft ein grelles Schlaglicht auf den Amerikanischen Zugsicherungsdienst. Die näheren Umstände des Zusammenstosses gibt die „Railroad Gazette“ wie folgt an:

„Ungefähr 2 Stunden vor dem Unfall hatte sich in Sing Sing ein weniger ernster Unfall ereignet, zufolge dessen ein Liegenbleiben einer grösseren Anzahl von Zügen stattfand. Dies hatte, wie wir weiter sehen werden, das Unglück bei Hastings mittelbar zur Folge. Der nordwärts fahrende Zug Nr. 93 war nämlich genöthigt, zur Vornahme einer leichten Maschinenreparatur in Dobbs Ferry, 2,5 km nördlich von Hastings, ungefähr um 8 Uhr Abends einige Zeit zu halten. Währenddessen stand das Stationssignal auf Halt, und demzufolge hielt der nächstfolgende nordwärtsgehende Personenzug Nr. 45, der Niagara Falls Express, vor dem Signal, und ein Bremser ging mit einer rothen Laterne nach Hastings zurück. Der fahrplanmässige nächste Zug war ein Lokalzug, welcher in Hastings anhält. Infolge des obengenannten Unfalles bei Sing Sing ging dieser Zug am genannten Tage nicht. Der Bremser begab sich nach seiner Ankunft in Hastings in das Stationsgebäude, um sich mit dem Agenten zu unterhalten. Mittlerweile sauste der nächstfällige nach St. Louis gehende Expresszug Nr. 7 mit voller Geschwindigkeit durch Hastings durch, und fuhr mit einer Geschwindigkeit von 50—65 km dem in einer Kurve haltenden Zug Nr. 45 in den Rücken; die 60 t schwere, achträdrige Maschine fuhr durch die ganze Länge eines schweren Wagner'schen Schlafwagens, denselben der Länge nach aufschlitzend. In diesem Wagen befanden sich die

Opfer des Unglücks. Da von dem Kessel einige Armaturstücke losgerissen waren, entströmte der Dampf lebhaft und verbrühte die meisten Wageninsassen.

Die Erregung über dies Eisenbahnunglück ist eine sehr grosse, und in den Amerikanischen Zeitschriften wird wieder einmal ernstlich eine schleunige elektrische Blockirung der Strecken gefordert, „selbst wenn die Dividenden für einige Zeit in Wegfall kommen oder heruntergesetzt werden müssten".

Schnelllaufende Verbundlokomotiven.

Die lebhaft ventilirte Frage, ob es möglich ist, mit Verbundmaschinen grosse Geschwindigkeiten zu erreichen, ist nach der „Railroad Gazette" ihrer Entscheidung dadurch einen Schritt näher gerückt, dass in Amerika wiederholt Schnellfahrten mit solchen Maschinen ausgeführt sind. So durchlief am 22. Dezember 1891 ein von einer Baldwin-Verbundmaschine gezogener Zug auf der Baltimore- und Ohiobahn die Strecke zwischen Philadelphia und Canton, die eine Länge von 147,5 km hat — nach Abzug eines Aufenthaltes von 3 Minuten in Wilhelmington —, in 101 Minuten, d. h. mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 87,5 km auf die Stunde. Die höchste bei dieser Fahrt beobachtete Geschwindigkeit betrug 120,7 km auf eine Länge von 12 km. Eine ähnliche Fahrt wurde am 20. Dezember mit einem Zug aus 6 Pullmanwagen gemacht. Man ist der Ansicht, dass die Maschine noch zwei weitere Pullmanwagen mit derselben Leichtigkeit gezogen hätte. Dieser Zug erreichte wiederholt eine stündliche Geschwindigkeit von 108 km, einmal eine solche von 124 km. In einem anderen Fall durchlief eine zehnrädrige Personen- und Güterzugmaschine mit 1 574 mm Raddurchmesser und 660 mm Kolbenhub in einer Stunde 116 km. Eine andere zehnrädrige Verbundmaschine mit 1 830 mm Raddurchmesser fuhr einen Zug von 11 Wagen auf der Baltimore- und Ohiobahn über eine 14 km lange Steigung von 1:800 mit einer Geschwindigkeit von 92 km auf die Stunde. Hieraus folgert die „Railroad Gazette", dass Verbundmaschinen ernstliche Mängel, die sie zur Erreichung grosser Geschwindigkeiten nicht befähigen würden, nicht besitzen.

Neue Eisenbahnbauten im Jahre 1891.

Die im Jahre 1891 zur Ausführung gekommenen Eisenbahnbauten vertheilen sich auf die einzelnen Staaten Nordamerikas wie folgt:

	km		km
Alabama	281,8	Vortrag	3 602,6
Arkansas	110,2	Oregon	86,5
Californien	242,5	Pennsylvanien	388,0
Colorado	236,6	Rhode Island	6,4
Florida	88,3	South Carolina	304,5
Georgia	340,6	South Dakota	148,3
Idaho	32,8	Tennessee	266,5
Illinois	109,4	Texas	254,5
Indiana	28,3	Utah	127,1
Jowa	45,7	Vermont	31,4
Kansas	2,3	Virginia	292,5
Kentucky	63,5	Washington	374,0
Louisiana	254,8	West Virginia	308,0
Maine	9,6	Wisconsin	180,0
Maryland	4,8	Wyoming	81,0
Massachusetts	12,5	in den Vereinigten Staaten zusammen	6 451,3
Michigan	156,9		
Minnesota	179,5		
Missouri	71,0	Albirta	244,4
Montana	299,8	Britisch Columbia	107,9
Nebraska	72,3	Manitoba	144,8
New Hampshire	16,9	New Brunswick	34,6
New Jersey	92,4	Nova Scotia	11,3
New Mexiko	31,4	Ontario	113,2
Newyork	264,2	Quebec	88,4
North Carolina	170,3	Mexiko	582,0
North Dakota	163,0	in den übrigen Staaten zusammen	1 326,6
Ohio	212,0	mithin insgesammt	7 777,9
Oklohama	9,2		
Uebertrag	3 602,6		

Mit dieser Bauleistung bleibt das Jahr 1891 hinter derjenigen der Vorjahre recht erheblich zurück. Seit dem Jahre 1878 waren es nur die beiden Jahre 1884 und 1885, in denen weniger als in dem Jahre 1891 gebaut wurde. Zum Vergleiche mögen die Bauleistungen der letzten Jahre angeführt sein.

Es wurden gebaut:

im Jahre 1886	rund 12 900 km	im Jahre 1889	8 270 km
„ „ 1887	20 700 „	„ „ 1890	8 840 „
„ „ 1888	11 130 „	„ „ 1891	7 780 „

Amerikanisches Räuberunwesen.

Infolge der in den letzten Monaten vorgekommenen Zugberaubungen auf den Amerikanischen Bahnen ist eine erhebliche Beunruhigung in die dortige Bevölkerung getragen worden, und es ist interessant zu erfahren, dass man sich in Amerika mit dem Gedanken zu tragen scheint, die Züge in Vertheidigungszustand zu setzen. So werden in der „Newyork Times" folgende Vorschläge gemacht:

1. Man solle die Expresswagen mit stärkeren Wänden versehen und Schiessscharten in denselben anbringen. Auf dem vorderen Theil des Wagens sei ein Wächterthürmchen zu errichten, von welchen aus sowohl Maschinenführer und Heizer, als der Wagen selbst zu beschützen sind.

2. Die Geldschränke sollen in die Wagen so eingebaut werden, dass sie schwer und nur mit grösserem Zeitaufwand zu beseitigen sind.

3. Die Schlüssel zum Geldschrank sollen nur auf den Stationen aufbewahrt werden. Nur wenige Räuber würden die Zugbedienung niedermachen, wenn ihnen bekannt sei, dass diese nicht den Geldschrankschlüssel mit sich führt.

4. Alle Züge sollen mit Hilfsmitteln ausgerüstet sein, die gestatten, nach Beistand zu telegraphiren.

5. Um selbst für den Fall, dass Zugwächter und Bedienung nicht mehr Widerstand leisten können und die Flucht ergreifen müssen, den Geldwagen noch einige Zeit zu schützen, soll dieser mit einer Vorrichtung zum Füllen mit Lokomotivdampf versehen sein, die von der Bedienung beim Verlassen des Wagens in Thätigkeit zu setzen ist.

Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Vom Bundesverkehrsamt („Interstate Commerce Commission") wurde im November 1891 ein vorläufiger Bericht erstattet über die Eisenbahnunfälle auf den Bahnen der Vereinigten Staaten innerhalb des Verwaltungsjahres vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890.

Nach diesem wurden innerhalb der genannten Zeit

	getödtet	verletzt
Beamte	2 451	22 390
Fahrgäste	285	2 444
andere Personen	3 584	4 200
zusammen	6 320	29 034
gegen	5 823	26 309

im vorhergehenden Verwaltungsjahre.

Es ereigneten sich Unfälle

	mit tödtlichem Ausgange	mit Verletzung
beim Wagenkuppeln	369	7 841
durch Fallen von den Zügen	557	2 348
„ Hitzschläge	89	343
„ Zusammenstösse	306	1 636
„ Entgleisungen	197	1 431
„ andere Zugunfälle	535	1 507
auf Planübergängen	419	693
„ Bahnhöfen	479	1 495
aus anderen Ursachen	3 315	11 471
„ nicht bezeichneten Ursachen	54	269
zusammen	6 320	29 034

Rs.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Anfechtung des Beschlusses der Regierung, wodurch die Eisenbahnverwaltung schuldig erkannt ist, das ganze, nur zum Theil für ihre Zwecke erforderliche Grundstück zu übernehmen. § 9 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Zum Zwecke des Erwerbs der für den Umbau und die Erweiterung der linksrheinischen Eisenbahnanlagen erforderlichen Grundflächen ist das Enteignungsverfahren eingeleitet und von dieser Enteignung auch das der Stadtgemeinde Köln gehörige, am 28. Mai 1886 geräumte sogen. de Noël'sche Marienhospital insofern betroffen worden, als der zu demselben gehörige 199,6 qm grosse Gemüsegarten ganz und von dem Hofraum eine Grundfläche in der Grösse von 97 qm abgetreten werden musste. Die im Enteignungsverfahren zugezogenen Sachverständigen, welche den Antrag der Stadt, die Eisenbahnverwaltung zur Uebernahme des ganzen Grundstückes anzuhalten, für nicht begründet erachteten, hatten die an erstere zu zahlende Entschädigung im ganzen auf 16 000 ℳ veranschlagt, durch Beschluss der Regierung vom 26. Dezember 1887 wurde jedoch die Eisenbahnverwaltung zur Uebernahme des ganzen Besitzthums verpflichtet erklärt und die der Stadt gebührende Entschädigung für den Grund und Boden des Gartens auf 48 und der übrigen Fläche auf 65 ℳ für das Quadratmeter, demnach für die Gartenparzelle, welche bereits am 1. Mai 1884 gegen von da ab laufende 5 % Verzinsung der im Enteignungsverfahren festzusetzenden Entschädigung an die Bahnverwaltung abgetreten worden war, im ganzen auf 90 700 ℳ festgesetzt.

Nachdem die Eisenbahnverwaltung die entsprechenden Beträge an die Stadtgemeinde gezahlt, ist durch Regierungs-

beschluss vom 4. Februar 1888 die Enteignung des ganzen Besitzthums unter sofortiger Besitzeinweisung ausgesprochen.

Während die Stadt Köln Erhöhung der Gesammtentschädigung auf 111 500 *M.* beansprucht, hält sich der Eisenbahnfiskus zur Uebernahme des ganzen Besitzthums nicht, sondern nur zur Zahlung der von den Sachverständigen für den Garten, Hofraumstreifen, Umfassungsmauern usw. ermittelten Entschädigung von 16 000 *M.* verpflichtet. Infolgedessen haben beide Klagen erhoben.

Das Landgericht hat durch Urtheil vom 14. April 1890 den Eisenbahnfiskus zur Zahlung von 9 577 *M.* nebst Zinsen seit 10. Februar 1888 verurtheilt, die Mehrforderung der Stadt Köln und die Klage des Eisenbahnfiskus dagegen abgewiesen.

Auf die eingelegte Berufung, sowie die Anschliessung hat sodann das Ober-Landesgericht in seinem Erkenntnisse vom 12. Januar 1891 die erstinstanzliche Entscheidung dahin abgeändert:

die beklagte Stadtgemeinde wird verurtheilt, dem Eisenbahnfiskus, gegen Herausgabe des de Noël'schen Marienhospitals, mit Ausnahme des 199,6 qm grossen Gartens und des zu den Eisenbahnanlagen erforderlichen 97 qm grossen Theiles des Hofraumes, 78 553,85 *M.* nebst 5 % Zinsen seit dem 14. Mai 1888 zurückzuzahlen; die Mehrforderung des Eisenbahnfiskus und die Klage der Stadt Köln werden abgewiesen.

Entscheidungsgründe.

Die von der Stadtgemeinde eingelegte Revision erscheint nicht begründet.

1. Die Revision richtet sich zunächst gegen die oberlandesgerichtliche Zurückweisung der der Klage des Fiskus in zweiter Instanz zuerst entgegengesetzten Unzulässigkeitseinrede. Es wird im wesentlichen auszuführen gesucht, dass, nachdem der Fiskus in dem Entschädigungs-Feststellungsbeschlusse vom 26. Dezember 1887, welcher zugleich die Dringlichkeit des Verfahrens aussprach, auf Grund des § 9 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 gegen seinen Antrag zur Uebernahme des ganzen fraglichen Hospitalgrundstücks für verpflichtet erklärt und demgemäss der Enteignungsbeschluss vom 4. Februar 1888 erlassen worden, damit nach Vorschrift der §§ 32 und 44 leg. cit. das Eigenthum des genannten Grundstücks auf den Fiskus übergegangen sei, letzterer daher definitiv gebunden erscheine und das Vorhandensein der Voraussetzungen der erstbezogenen Gesetzesbestimmung nicht mehr bestreiten könne. Diese Ausführung, mit welcher man zu der Folgerung gelangt, dass in einem Falle der vorliegenden Art der Unternehmer, dem gegen die Entscheidung der Regierung aus § 9 cit. nur der Rechtsweg gegeben ist, von vorne herein vor der Alternative stehen würde, entweder auf das Verfahren im Dringlichkeitswege zu verzichten oder seinen Widerspruch gegen die Anwendung des § 9 cit. fallen zu lassen, findet aber in dem Wortlaute und Systeme des Enteignungsgesetzes keine Unterstützung.

Wenn die Revision sich hier auf die Vorschriften der §§ 32 und 44 leg. cit. beruft, so ist dabei übersehen, dass die erstgenannte Bestimmung, an welche sich der § 44 cit. knüpft, den regelmässigen Fall vor Augen hat und voraussetzt, dass das ganze Verfahren einschliesslich des durch § 30 l. cit. eröffneten Rechtsweges erledigt ist, während in den Ausnahmefällen des § 34 l. cit. — und von einem solchen handelt es sich hier — die Enteignung vor Erledigung des Rechtsweges ausgesprochen werden soll, und erst in Verfolg des letzteren die Entschädigungsfrage und mit dieser der in das Gebiet derselben gehörige Streit über die Anwendung des § 9 cit. vor dem ordentlichen Richter ihre Entscheidung findet. Es entbehrt daher die Behauptung der Revision, auf welcher der in Rede stehende Angriff beruht, dass mit dem Enteignungsbeschlusse vom 5. Februar 1888 das Eigenthum des ganzen Hospitalgrundstücks endgültig auf den Fiskus übergegangen sei, der gesetzlichen Unterlage, da über die Verpflichtung des letzteren, den nicht in die Bahnanlage fallenden Theil desselben zu übernehmen, erst demnächst im Rechtswege zu entscheiden war und entschieden worden ist.

Wenn dann die Revision noch geltend macht, dass im vorliegenden Falle die Dringlichkeitserklärung sowohl als die Enteignung auf den in die Bahnanlage fallenden Theil des Hospitalgrundstücks zu beschränken gewesen sei, so ist diese Behauptung nicht näher begründet und entbehrt des erforderlichen gesetzlichen Anhalts. Dass der Beschluss über die Entschädigungsfeststellung die Dringlichkeit des Verfahrens ausspricht und zugleich eine Entscheidung über die Anwendung des § 9 leg. cit. enthält, ist unbedenklich zulässig, und es wird ersichtlich auch diese letztere Entscheidung durch jene Erklärung nicht berührt. Wenn dann der spätere Enteignungsbeschluss das ganze Hospitalgrundstück als Gegenstand derselben bezeichnet, so entspricht das den Umständen des Falles, und wird dadurch auch ein berechtigtes Interesse der Stadt Köln nicht verletzt. Hiernach kann der erhobene Hauptangriff der Revision keinen Erfolg haben.

2. Wenn das Oberlandesgericht die Spezialvorschrift des § 9 cit. dahin auslegt, dass derselbe lediglich dann platz greife, wenn durch die infolge der Abtretung herbeigeführte Verkleinerung oder Zerstückelung die verminderte Brauchbarkeit des Restgrundbesitzes verursacht sei, und demnach annimmt, dass die nachtheiligen Folgen der Bahnanlage selbst für die Frage der Anwendbarkeit des § 9 cit. ausser Betracht zu bleiben hätten, so beruht das auf einer richtigen Gesetzesauffassung, und ist in dieser Beziehung auch ein Angriff nicht geltend gemacht. Vergl. Eger p. 228, Loebell p. 63 n. 3, Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. Dezember 1885 rep. 9/1885.

Das Oberlandesgericht hatte hiernach die Frage zu prüfen, ob nach Abtretung des Gartens und eines Theiles des Hofraums das so verkleinerte Hospitalgrundstück nicht mehr zweckmässig zu seiner bisherigen Bestimmung benutzt werden konnte, — und bei dieser Prüfung waren dann der Zustand desselben und die Art seiner Benutzung in der neueren Zeit vor der Enteignung wesentlich in Betracht zu ziehen. Wenn nun hierbei das Oberlandesgericht anführt, dass das Hospital in den letzten Jahren durch Abbruch zahlreicher ebenfalls zu Eisenbahnzwecken enteigneter Häuser aufgeschlossen, und dass das Besitzthum, namentlich der Hofraum durch Niederlegung der Nachbarhäuser der Sonnenwärme erschlossen sei, so bezieht sich, soviel ersichtlich, wie der ersterwähnte, so auch dieser letztere Umstand, welche die Revision hervorhebt, nicht auf Folgen des gegenwärtigen Enteignungsverfahrens, und erscheint daher die erhobene Rüge, dass das Oberlandesgericht mit Unrecht solche Vortheile, die durch die neue Bahnanlage entstanden, zur Verneinung der Anwendbarkeit des § 9 leg. cit. verwerthe, als unzutreffend.

Was die gutachtlichen Aeusserungen der 3 Aerzte angeht, so hat das Oberlandesgericht ausgeführt, dass dem Inhalte derselben ein entscheidendes Gewicht schon deshalb nicht beizumessen sei, „weil diese den Hauptnachdruck auf die schädigenden Einflüsse des Bahnbetriebes legten, und sich theilweise auch durch die wirthschaftlichen Nachtheile des Fortfalles des Gemüsebaues bestimmen liessen.“ Die Rüge, dass diese Begründung mit dem Inhalte des einen Gutachtens im Widerspruche stehe, kann keinen Erfolg haben, weil, wenn auch eine unrichtige Beurtheilung des Inhalts der genannten Privatgutachten anzunehmen sein sollte, damit doch ein prozessualischer Revisionsangriff nicht gerechtfertigt werden könnte. Ob im übrigen aber das Oberlandesgericht eine anderweite Vernehmung der erwähnten Aerzte anordnen wollte, war Sache seines pflichtmässigen Ermessens, und dasselbe auch grundsätzlich durch deren Erklärungen in seiner Beurtheilung nicht gebunden.

3. Auch der fernere Angriff, dass das Oberlandesgericht der Stadt Köln nicht eine Minderwerthsentschädigung aus § 8 leg. cit. zugesprochen habe, erscheint unbegründet. Das Berufungsurtheil erwägt, dass ein Antrag in dieser Beziehung nicht gestellt und in dessen Ermangelung die Frage nicht zu erörtern sei. Wenn die Revision dagegen ausführt, dass in der Geltendmachung des Rechts aus § 9 leg. cit. als des majus auch das Verlangen einer Entschädigung nach § 8 Abs. 2 cit. als das minus enthalten sei, so ist das nicht als richtig anzuerkennen. Beide Ansprüche sind nach Gegenstand wie Begründung wesentlich verschieden und verhalten sich wie ein Aliud zu einander. Sache der Stadt Köln wäre es gewesen, einen eventuellen Antrag aus § 8 Absatz 2 cit. zu stellen und zu substantiiren, was aber nicht geschehen ist.

Der Angriff aber, dass auch die Forderung von Zinsen seit dem 14. Mai 1888 nicht begründet sei, weil die Zahlungspflicht der Stadt Köln nur gegen Rückgabe des fraglichen Restgrundstücks, welches ihr durch das Vorgehen des Fiskus entzogen worden, bestehe, kann in der gegenwärtigen Instanz nicht gehört werden. Es handelt sich hier um einen auf die Entbehrung des Genusses des genannten Grundstücks gestützten Anspruch, der der Zinsenforderung des Fiskus compensando entgegengesetzt wird; der Geltendmachung desselben, der in den Vorinstanzen nicht erhoben ist, steht die Vorschrift des § 524 der Civilprozess-Ordnung entgegen.

Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. Mai 1891 in Sachen Preuss. Eisenbahnfiskus (Betriebsamt [linksrh.] zu Köln) w. Stadtgemeinde Köln.

Verschiedenes.

Südamerikanische Hochgebirgsbahnen.

Die Südamerikanischen Hochgebirgsbahnen der Anden erreichen Höhen bis zu 4800 m (15748 Fuss). Ihre höchsten Stellen liegen dicht unter der Grenze des ewigen Schnees. In diesen Höhen ist die Luftverdünnung schon eine recht beträchtliche, und sie steigt bis auf 47 %. Infolgedessen ist die Arbeit daselbst recht erschwert, und es bedarf erst einer längeren Akklimatisirung, bevor es möglich ist, körperliche Arbeiten zu verrichten. Häufig genug haben die Arbeiter eine sogen. Gebirgskrankheit durchzumachen, die der Seekrankheit ähnlich ist und sich durch eine tiefe Gemüthsverstimmung, Kopfschmerz, allgemeine Abgespanntheit, Mund- und Nasenbluten charakterisirt und unter Umständen tödtlich verlaufen kann. Auch zeigt infolge der Trockenheit der Luft die Haut grosse Neigung zum Aufspringen, und muss daher eingesalbt werden. Die trockene Luft verhindert dagegen die Oxydation der Metalle und die Zersetzung organischer Stoffe. Letztere trocknen sehr rasch aus und zerfallen endlich zu Staub. Es soll dies sogar, nach dem Bericht des Französischen Ingenieurs Mr. Ch. Legrand, dem wir das Vorstehende entnehmen, auch für die in jenen Höhen verwendeten Hölzer gelten.

Personalnachrichten.

Deutsches Reich.

Seine Majestät der Kaiser und König hat Allergnädigst geruht, den nachbenannten vortragenden Räthen im Reichs-Eisenbahnamt die Erlaubniss zur Anlegung der ihnen verliehenen Insignien zu ertheilen:

dem Geheimen Ober-Regierungsrath Streckert das Komthurkreuz des Ordens der Königlich Württembergischen Krone;

dem Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner das Komthurkreuz mit dem Stern des Kaiserlich und Königlich Oesterreichisch-Ungarischen Franz Josef-Ordens.

(Wir glauben nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass letztere Auszeichnung mit den langjährigen und erfolgreichen Bemühungen des Geheimen Ober-Regierungsraths Dr. Gerstner um die Herstellung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und um die Erhaltung eines einheitlichen Betriebsreglements für Deutschland und Oesterreich-Ungarn in engster Verbindung steht. Die Redaktion.)

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs-Baumeister Wittfeld in Berlin ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der etatsmässigen Stelle eines solchen im maschinentechnischen Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin ernannt worden.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Wegner in Berlin sind für die ihm in der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragenen Geschäfte in Bezug auf die Angelegenheiten des neuen Geschäftsgebäudes die Funktionen eines Direktionsmitgliedes beigelegt und dem Regierungs-Baumeister Kern in Berlin die Geschäfte des Abtheilungs-Baumeisters für den Neubau des Geschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Wegen starker Schneewehen war der Verkehr auf der Lokalbahn Neustadt a/W. N.-Vohenstrauss vom 19. mit 20. Januar l. J. eingestellt. Die Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgte am 21. Januar l. J. Vormittags.

Wegen heftigen Schneetreibens war der Verkehr in der Strecke Bayreuth-Kirchenlaibach am 19. Januar l. J. eingestellt. Wiederaufnahme erfolgte am 20. Januar l. J. Vormittags.

München, den 26. Januar 1892. (202)
Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommen im Verkehr von Station Alfeld nach den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen für die Beförderung der in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I im Spezialtarif II unter Eisen und Stahl aufgeführten Artikel, sowie von verpacktem Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstiften und Drahtklammern, ferner von eisernen Wagenachsen des Spezialtarifs I bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge und wenn die Sendungen zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern bestimmt sind, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze, sowie über die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung kommen, geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 28. Januar 1892. (203)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit sind die im Nachtrag 8 zum Magdeburg-Bayerischen Gütertarif enthaltenen Frachtsätze der Bayerischen Lokalbahnstationen Marquartstein und Staudach ermässigt worden. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft.

Magdeburg, den 28. Januar 1892. (204)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Februar 1892 tritt der Nachtrag XII zum Staatsbahngütertarife Frankfurt a. M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und zu den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen, ferner neue Entfernungen für die Stationen: Ebersdorf der Werrabahn, Etzleben und Krölpa-Ranis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Albungen, Ernsthausen bei Weilburg, Essershausen, Freienfels, Laubuseschbach, Rohnstadt und Weilmünster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 28. Januar 1892. (205)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Februar d. J. gelangt der Nachtrag XV zum Gütertarife zur Einführung.

Derselbe enthält

Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen des Stationsverzeichnisses, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife, neue Entfernungen für die Stationen Etzleben, Krölpa-Ranis und Münchehof, abgeänderte Entfernungen zwischen verschiedenen Stationen und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 26. Januar 1892. (206)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von Mannheim nach Bingen, Mainz und Worms treten mit Wirkung vom 1. Februar l. J. besondere Ausnahmefrachtsätze in Kraft, worüber näheres bei unserer Güterverwaltung Mannheim zu erfahren ist.

Karlsruhe, den 26. Januar 1892. (207)
Generaldirektion
der Gr. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr zwischen Rheinisch-Westfälischen Stationen und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover etc. in Ladungen von je 10000 kg. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag 9 zu dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Hannover, sowie anderweite Frachtsätze ab Zeche Königsgrube.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 29. Januar 1892. (208)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Vom 15. März d. J. treten die bestehenden Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Eiern in Wagenladungen von Kiew tr. nach Pillau und von Bialystock tr. nach Königsberg, Pillau, Memel ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte kommen unter den für die Anwendung des Ausnahmetarifs für Eier von Kiew tr. nach Königsberg geltenden Bedingungen für Eiersendungen von Kiew tr. nach Pillau für die Strecke Prostken tr.-Pillau 23,69 R. für den Wagen mit 600 Pud + 2 M. Umladegebühr und für Eiersendungen von Bialystock tr. für die Strecke Prostken tr.-Königsberg 102 M., Pillau 125 M., Memel 144 M. für den Wagen mit 10000 kg einschliesslich Umladegebühr zur Erhebung. Bei der Reexpedition der von den genannten Russischen Stationen in Königsberg eingegangenen Eiersendungen nach Pillau kommen bei nachgewiesener Ausfuhr für die Strecke Prostken-Pillau obige für Pillau angegebenen Sätze zur Berechnung.

Direktion. (209H&V)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr zwischen Deutschen Bahnen, Gütertarif Theil II Heft Nr. 3 vom 1. Januar 1891 (Saarbrücken-Bayern). Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Bayerische Station Otterfing in den Tarif aufgenommen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen für Otterfing sind in der Weise zu bilden, dass an die kilometrischen Entfernungen der Station München C. B. 34 km angestossen werden.

München, den 28. Januar 1892. (210)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. treten in Kraft:

a) Der 8. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 1,
b) der 6. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 2,
c) der 3. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 3,
d) der 3. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 4,
e) der 3. Nachtrag zum Gütertarif, Heft 5,
f) der 2. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen usw. (Theil II).

Der letztbezeichnete Nachtrag enthält u. a. Frachtsätze für die Stationen Veenendaal (Holländische Bahn) und Veenendaal (Niederländische Staatsbahn). Durch sämmtliche Nachträge zum Gütertarif werden im Verkehre mit den Stationen Delft, Maassluis, Piet-Gyzenbrug, Schiedam, Veenenburg, Vlaardingen, Vogelenzang und Ymuiden der Holländischen Eisenbahn Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und theilweise Ausnahmefrachtsätze für Holz, Kalk, bestimmte Stückgüter, Heringe, sowie Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben eingeführt bezw. die bisherigen geändert. Die Nachträge zu den Heften 1—2 und 4—5 enthalten Frachtsätze für die Station Apeldoorn der Holländischen Eisenbahn. Durch die Nachträge zu den Heften 1—4 wird kalzinirtes Kalidüngesalz in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs R. (Düngemittel usw.) aufgenommen. Ferner wird vom 15. März d. J. ab für die unter Ziffer 2 dieses Ausnahmetarifs genannten Güter, mit Ausnahme von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), die Fracht für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg, berechnet, sofern nicht die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht ergibt. — Im einzelnen ist aus den Nachträgen noch folgendes hervorzuheben: Zu **a)** Die Station Veenendaal der Holländischen Eisenbahn erhält direkten Verkehr. — Der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter findet künftig auch auf Bleiasche, Bleigekrätz, Zinnasche, Zinngekrätz, Zinkasche, Zinkstaub, Kupferasche (auch Kupferhammerschlag), Messingasche, Metallasche Anwendung. — Zu **b)** Für den Verkehr mit der Station Lübeck werden Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II eingeführt. — Zu **c)** Die Station Drossen des Direktionsbezirks Berlin, die Station Landsberg a. W. des Direktionsbezirks Bromberg und die Stationen Fürstenfelde, Hermania, Königsberg N. M., Kohlow, Kosten, Lässig, Neumühl-Kutzdorf, Uchtdorf und Wilhelmsfelde-Fiddichow des Bezirks Breslau werden für die Abfertigung von Kartoffeln usw. (Ausnahmetarif R.) einbezogen. — Der Verkehr der Station Haarlem der Holländischen Eisenbahn wird erweitert. — Zu **d)** Für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt sowie der Saalbahn wird ein Ausnahmetarif für Spielwaaren und damit verwandte Artikel eingerichtet. Zu **e)** Die Station Gera-Pforten erhält Eil- und Frachtstückgut-Sätze. — Die Stationen Grünhainichen, Marienberg, Olbernhau, Pockau-Lengefeld, Voitersreuth und Zwota werden in den Ausnahmetarif Q (Spielwaaren usw.) aufgenommen. — Die durch die Einführung der Nachträge zum Gütertarif eintretenden Aenderungen für die Stationen Maastricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahn werden auf den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn übertragen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen, bei denen auch die Nachträge käuflich zu haben sind.

Elberfeld, den 28. Januar 1892. (211)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Mit sofortiger Wirksamkeit treten zwischen den Stationen Ernsthausen bei Weilburg, Essershausen, Freienfels und Weilmünster einerseits und den Stationen der Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Januar 1892. (212)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Kiefersfelden der Bayerischen Staatsbahn in den Tarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 29. Januar 1892. (213)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den vom 1. April 1890 gültigen **Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau** werden mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. die Nachträge 5 und 4 herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Freystadt Ndr.-Schl.-Poppschütz, Grottkau-Glambach, Lublinitz-Herby und für die Stationen Penskowo und Witaszyce des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Brake-Schildesche, Marienburg (Hannover) und Vorhelm des Direktionsbezirks Hannover, ferner den Ausnahmetarif für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Kleie und endlich die vom 1. März d. J. gültigen Bedingungen (Frachtberechnung nach dem Ladegewicht), unter welchen der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien und die unter Ziffer 2 des Ausnahmetarifs für Düngemittel etc. aufgeführten Artikel mit Ausnahme von „Porzellanerde (china clay, Kaolin)“ Anwendung finden. Ausserdem werden die Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, Wegebaumaterialien, Staubkalk (Kalkasche) und Mergel zum Düngen, sowie für Düngemittel usw. auf den Verkehr zwischen den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und den Stationen des Direktionsbezirks Hannover und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen ausgedehnt.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 28. Januar 1892. (214)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona - Erfurt. Am 1. Februar d. J. gelangt Nachtrag 13 zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält eine Aenderung des Abschnitts II. B. Besondere Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II. D. III. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu aufgenommene Station Etzleben und Berichtigungen. Durch letztere werden theilweise unerhebliche Frachterhöhungen, welche indess erst am 15. März d. J. in Kraft treten, herbeigeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von je 0,04 ℳ zu haben sind.

Erfurt, den 30. Januar 1892. (215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Vom 1. April 1892 an finden zur Erzielung einer zweckmässigen Ausnützung der offenen Güterwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien nur bei der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen Anwendung.

Dresden, am 26. Januar 1892. (216)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Heidmühle der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn in den obigen Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 29. Februar 1892. (217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Am 1. Februar d. J. treten für den Verkehr zwischen Augsburg und Schirgiswalde folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Garne aller Art, Twiste und Nessel, sowie Nr. 10 für Twiste aus Bayern in Kraft:

	A.-T. 9		A.-T. 10	
	a)	b)	a)	b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark			
Augsburg-Schirgiswalde	3,88	3,53	2,85	—

Dresden, den 29. Januar 1892. (218)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält u. a. direkte Kilometerentfernungen für verschiedene Verkehrsstellen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Einbeziehung der Station Altona in die verschiedenen Ausnahmetarife des obenbezeichneten Staatsbahn-Güter-

verkehrs, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 30. Januar 1892. (219)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit finden die im Theil II — Heft 1 des Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandes vom 1. Januar 1892 unter Abschnitt III, A (Allgemeiner Klassentarif) vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzburg (K. K. Oestr. Stb.) einerseits und Stettin sowie Swinemünde andererseits, soweit dieselben niedriger sind als die Sätze des in der Ueberschrift bezeichneten Tarifs, auch für Salzburg (Bayr. Stb.) im Ostpreussisch-Bayerischen Verkehr Anwendung.

Berlin, den 29. Januar 1892. (220MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Petroleum-Verkehr. Vom 15. Februar 1892 angefangen werden die Frachtsätze und Reexpeditions-Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Petroleum, roh und raffinirt, dann Blau- und Grünöl, sowie Mineraltheer, gültig vom 1. September 1891, unter den diesfalls bestehenden Bedingungen auch für „Mineralische Schmieröle“ und „Schwefelsäure-Abfallwasser“ Anwendung finden.

Wien, am 28. Januar 1892. (221)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

3. Verkauf von Nebenprodukten.

Der in der Fettgasanstalt auf dem Bahnhofe Leipzig Thür. in der Zeit vom 1. April 1892 bis 31. März 1893 zu gewinnende Theer (annähernd 76 000 kg) und Kohlenwasserstoff (annähernd 3 600 kg) frei Bahnhof Leipzig Thür. soll in öffentlicher Ausschreibung meistbietend vergeben werden. Die Oeffnung der eingegangenen Angebote erfolgt:

Dienstag, den 22. Februar d. J.,
Vorm. 11 Uhr,

im hiesigen Betriebsamtsgebäude in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter.

Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt versehen mit der Aufschrift:

„Gebot auf Theer und Kohlenwasserstoff“

eingereicht sein; später eingehende werden nicht berücksichtigt.

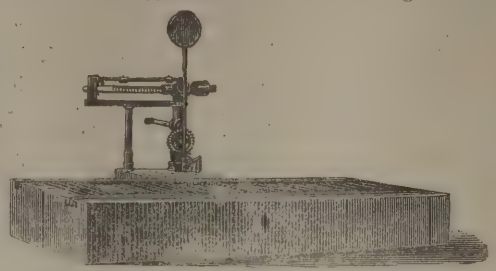
Bedingungen können im Betriebsamtsgebäude eingesehen oder gegen Einsendung von 20 ₰ von der unterzeichneten Behörde bezogen werden. (222)

Weissenfels, den 25. Januar 1892.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

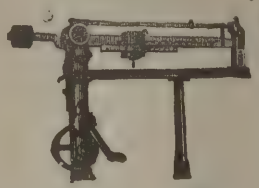
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt
Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung
592 Stück in 8 Jahren geliefert.



Fundament in Stein und Eisen.
Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.
Signalscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.
Entlastung bei Waggonwaagen **ohne** Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen.
Bei Waggonwaagen **mit** Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel
eventuell mit **hydraulischer** oder **electrischer** Hebung der Brücke.



Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Taus	Hund	Zehn	Kilo		Empfänger
9	6	5	3	Brutto	
1	4	9	6	Tara	Datum
				Netto	

Prospecte gratis und franco.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in **Amöneburg** bei **Biebrich am Rhein**
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

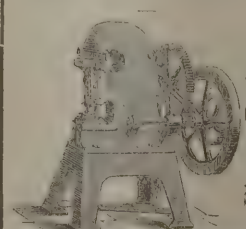
Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
34 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

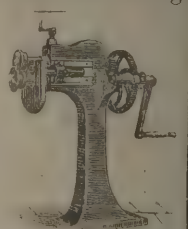


Illustr. Preiscour. gratis und franco.

Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

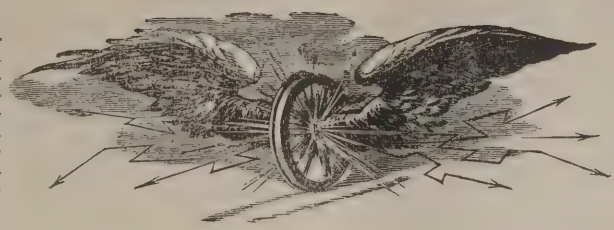
Jahresproduction 7500 Maschinen.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 11. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Februar 1892.

Inhalt:

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge. II.
Betriebsergebnisse der Preuss. Staatsbahnen in 1890/91.
Die neuere Eisenbahn-Gesetzgebung in Nordamerika und ihre finanzielle Wirkung.
Vereins-Mittheilungen:
Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Entwurf des neuen Betriebsreglements.
Handelsminister von Baross vor seinen Wählern.
Die Unterkrainer Bahnen.
Lokalbahn Wels-Unter-Rohr.
Mitterdorf - Veitsch: Vorkonzession.
Verhandlungen über Eisenbahnprojekte.
Transportsteuer in Oesterreich.
Tarifbegünstigungen f. Mühlen.
Verstaatlichung d. beiden Duxer Eisenbahnen.
Die geheimen Refaktien u. der neue Lokaltarif der Ungarischen Staatsbahnen.
Transporteinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Kohlentarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Zugverspätungen im Dez. 1891.
Börsenbericht.
Aus Russland.
Aus Asien: Türkei.
Australische Eisenbahnen.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 6/2. 1891.
Erkenntniss vom 10/6. 1891.
Erkenntniss vom 2/10. 1891.
Erkenntniss vom 20/10. 1891.
Erkenntniss vom 1/11. 1891.
Erkenntniss des Kammergerichts:
Erkenntniss vom 16/10. 1891.
Bücherschau:
Koller, Die Vervielfältigungs- u. Kopirverfahren.
Verschiedenes:
Ueber die Opfer des Berliner Strassenverkehrs.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge.

II.

(S. den Artikel in Nr. 2 d. Ztg.)

Die von Deutschland mit Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien und der Schweiz abgeschlossenen Handels- und Zollverträge sind inzwischen allerseits genehmigt worden und am 1. d. Mts.[1]) in Wirksamkeit getreten. Das Gleiche gilt für die von Oesterreich-Ungarn mit Italien und der Schweiz abgeschlossenen Verträge ähnlichen Inhalts. Zwischen Italien und der Schweiz schweben noch Verhandlungen.

Alle diese Vereinbarungen hängen durch die in sämmtlichen enthaltene Klausel der Meistbegünstigung unter einander auf's Engste zusammen. Die Zollermässigungen, welche einem dieser Staaten von einem andern derselben gewährt sind, kommen den übrigen gleichmässig zu Gute.

Wir haben schon in unserem ersten Artikel an der Hand der Reichstagsverhandlungen vom 10. bis 18. Dezember v. J., welche zur Annahme der mit Oesterreich-Ungarn, Italien und Belgien abgeschlossenen Verträge führten, auf deren grosse Bedeutung für Handel und Verkehr hingewiesen. Der Schweizerisch-Deutsche Vertrag, über welchen vom 22. bis 26. Januar im Reichstag verhandelt und der schliesslich, wie die übrigen Verträge mit grosser Majorität angenommen wurde, bietet als Schlussstein der Mitteleuropäischen Zolleinigung ein besonderes Interesse. Er hat aber auch seitens der Gegner im Reichstage die heftigsten Anfechtungen erfahren. Hatte bei dem Vertrage mit Oesterreich-Ungarn die Herabsetzung der Deutschen Getreide-Einfuhrzölle, bei dem mit Italien die Ermässigung des Zolls auf den Wein- und Trauben-Import nach Deutschland das Hauptangriffsobjekt gebildet, sollten bei dem Vertrage mit Belgien die Gegenkonzessionen ungenügend sein: so warf man dem Deutsch-Schweizerischen Vertrage vor, er mache unverhältnissmässige Zugeständnisse und schädige verschiedene Deutsche Industriezweige, namentlich die Feinspinnerei, die Feinweberei, die Käsebereitung, die Rosshaarindustrie und andere mehr. Indess erwiesen sich diese Ausstellungen bei den Reichstagsverhandlungen theils als unbegründet, theils als so wenig erheblich, dass von einer Beanstandung, welche der Verwerfung des Vertrages gleich gekommen wäre, bei der überwiegenden Mehrheit keine Rede sein konnte. Auch liegen — abgesehen von erheblichen Gegenkonzessionen — gewisse Zollermässigungen, namentlich solche auf Halbfabrikate, im Interesse unserer eigenen Industrie.

Ob bei einem schroffen und rücksichtslosen Festhalten gewisser Deutscher Forderungen bessere Bedingungen zu er-

[1]) Mit Recht bezeichnet das Journal des Débats den 1. Februar 1892 als eines der bemerkenswerthesten Daten in der wirthschaftlichen Geschichte unserer Zeit. Für Frankreich ist dieses Datum, welches seine wirthschaftliche Isolirung und namentlich den wirthschaftlichen Bruch mit dem benachbarten Spanien bezeichnet, besonders wichtig, wenn auch wenig erfreulich. Mit dem Französischen Minimaltarif ist wohl ein Waffenstillstand denkbar aber kein Frieden. Vergl. unten Anm. 3.

zielen gewesen wären, steht dahin. Dass die Schweiz kurz vor Ablauf ihrer alten Handelsverträge durch das Referendum vom 18. Oktober 1891 zum System eines starken autonomen Zollschutzes übergegangen ist, war ihr gutes Recht. Sie hat damit nur das Beispiel ihrer Nachbarn befolgt, und es wäre naiv gewesen, ihr zumuthen zu wollen, den Verhandlungen ihren auf ganz anderen Voraussetzungen beruhenden bisherigen Tarif mit äusserst mässigen Zöllen zu Grunde zu legen, wie ihn Deutschland kraft der ihm zugestandenen Meistbegünstigung durch das Eintreten in die Vortheile des Schweizerisch-Französischen Vertrages vom Jahr 1882 trotz seiner eigenen hohen Zölle bisher genossen hatte. — Im Allgemeinen macht es ja den Eindruck, als sei die Schweiz bei dem neuen Vertrage zum Mindesten nicht zu kurz gekommen, obschon sie mit einem mächtigen und bei einem eventuellen Zollkriege im Allgemeinen besser situirten Nachbarn zu thun hatte. Handelt es sich doch für die Schweiz im Verkehr mit Deutschland um $^1/_4$, für Deutschland gegenüber der Schweiz nur um $^1/_{25}$ der Gesammtausfuhr. Ist doch die Schweiz als Industrieland mit ungenügendem Ackerbau auf die Ausfuhr um jeden Preis angewiesen. Hat sie doch zum Nachbarn ausser Deutschland und seinen Zollverbündeten nur noch das hochschutzzöllnerische Frankreich. Wenn Deutschland diese Lage nicht voll ausgenützt hat, wenn es — wie dies auch seitens der Italienischen und der Belgischen Regierung anerkannt ist — keinen Druck ausgeübt und nur billige Forderungen gestellt hat, so ist dies eben Deutsche Art und einer der grössten Vorzüge der traditionellen Politik Deutschlands.[2]) Gerade der Schweiz gegenüber mag dazu die Erwägung gekommen sein, dass man den eng befreundeten neutralen Nachbarstaat nicht durch einen Zollkrieg in die Arme Frankreichs treiben wollte.[3])

Alle diese Momente sind in der Tagespresse wie in den Reichstagsverhandlungen, welche einen verhältnissmässig breiten Raum eingenommen und sogar zu Vorberathungen in einer sogen. freien Kommission geführt haben, sattsam hervorgehoben worden. Wenn auch wir an dieser Stelle auf die Deutsch-Schweizerischen Handels- und Zollbeziehungen etwas ausführlicher eingegangen sind, so geschah es im Hinblick auf die hohe Bedeutung, welche der Theilnahme dieses uns so nahestehenden, durch seine centrale Lage, seine grossartige Natur und seine hochentwickelte Industrie gleich hervorragenden Landes an der Mitteleuropäischen Zolleinigung für unsere wirthschaftliche Zukunft und namentlich für unser Verkehrswesen zukommt.

Mit vollem Recht sind deshalb auch die Reichstagsverhandlungen über diesen Vertrag auf die grossen leitenden Gesichtspunkte zurückgekommen, welche für den Abschluss auch der übrigen Verträge bestimmend erschienen. Ausschlaggebend waren für die schliesslich mit grosser Majorität erfolgte Annahme des Deutsch-Schweizerischen Handels- und Zollvertrages offenbar im Grossen und Ganzen die allgemeinen Erwägungen, wie sie in der durch unseren ersten Artikel im Auszuge mitgetheilten Rede des Reichskanzlers vom 10. Dezember v. J. so klar und überzeugend entwickelt sind.

Ein würdiges Seitenstück hierzu bilden die Ausführungen eines als weitblickender Staatsmann bekannten Abgeordneten in der Sitzung vom 22. Januar, welcher, in dieser Frage im Allgemeinen den Standpunkt der verbündeten Regierungen theilend, unter Anderem zwischen dem vorliegenden Zollbündniss und dem Zollverein eine äusserst interessante Parallele gezogen hat, die wir aus dem Lärm der Tagespresse in dieses Asyl ruhiger fachwissenschaftlicher Erörterung flüchten möchten.

„Bekanntlich ist in Preussen gleich nach den Napoleonischen Kriegen im Jahre 1818 ein Zolltarif mit mässigem Schutz aufgestellt und sind sämmtliche Binnenzölle beseitigt worden. Der Erfolg war die Steigerung nicht nur des Verkehrs, sondern auch der wirthschaftlichen Kraft und des wirthschaftlichen Selbstbewusstseins. Dies hat später zur Zolleinigung mit anderen Deutschen Staaten geführt. Sie ist vielfachem Widerstand begegnet Aber diese innige Gemeinschaft des Verkehrslebens hatte sich schliesslich so tief eingebürgert, dass im Jahr 1866, wähend Deutsche Truppen in den dem Zollverein angehörigen Ländern sich bekämpften, die Behörden des Zollvereins, als wenn nichts feindliches unter ihnen in der Welt vorgehe, fortfuhren, für gemeinsame Rechnung die Zolleinnahmen zu erheben und zu vertheilen. An den Zollverein hat sich nach 1866 die politische Entwickelung zum Bundesstaat angeknüpft. Das Zollparlament war die erste gemeinsame Vertretung in Deutschland: ohne den Zollverein würden wir heute kein Deutsches Reich besitzen. — Wenn das sich in Deutschland so segensreich entwickelt hat, warum sollte eine Erleichterung des Verkehrs zwischen politischen Bundesgenossen nachtheilige politische Folgen hervorrufen? Dieses Vertragsverhältniss ist ja noch kein Zollverein; ganz ausgeschlossen ist es aber nicht, dass — etwa hervorgerufen durch den weiteren Gegensatz zwischen Europa und Amerika — daraus eine Mitteleuropäische Zolleinigung erwächst. Wenn eine vollkommene Beseitigung aller Zollschranken in Preussen und später im Zollverein die wirthschaftlichen Kräfte nach und nach zu einer erfreulichen Höhe entwickelt, den wirthschaftlichen Frieden gefördert, eine reichere Gestaltung der wirthschaftlichen Thätigkeit hervorgerufen hat, dann wird man auch hoffen können, dass das, was jetzt in vorsichtiger Weise zunächst als eine Erleichterung des Verkehrs, nicht nur hinsichtlich der Zollsätze, sondern auch hinsichtlich einer Menge anderer Bestimmungen beabsichtigt ist, dazu dienen wird, die menschlichen, wirthschaftlichen und politischen Beziehungen zu verbessern, und dass also hiermit auf erweiterter Grundlage eine Verstärkung des grossen Europäischen Dreibundes gewonnen werden wird."

So der Abgeordnete von Bennigsen. Uns liegt in seinen inhaltschweren Worten, obschon er selbst sie nicht als prophetische genommen wissen will, eine gute Vorbedeutung für die Wirkung der Handelsverträge. G . . . . . r.

---

[2]) „Maass zu halten ist gut", spricht schon Kleobulos aus Lindos. Das Wort des Kleinasiatischen Selbstherrschers und Philosophen ist heute noch ebenso wahr, als vor 2500 Jahren.

[3]) Man hat es der Schweiz schon zum Vorwurf machen wollen, dass sie trotzdem mit Frankreich ein vorläufiges Abkommen auf Grund der Gewährung der Meistbegünstigung gegen den Genuss des Französischen Minimaltarifs abgeschlossen habe. Aber man darf nicht vergessen, dass die Schweiz durch keinerlei Zusagen abgehalten ist, ein derartiges Abkommen zu treffen, wenn sie es für vortheilhaft erachtet, namentlich aber, dass dieses Abkommen — wie ein ähnliches von Frankreich mit Belgien und den Niederlanden abgeschlossenes — nur einen vorübergehenden modus vivendi schafft und nur eingegangen wurde, nachdem für einen endgültigen Vertrag von Französischer Seite das Herabgehen unter den Minimaltarif in Aussicht gestellt worden war.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1890/91.

I. Umfang des Bahngebiets.

Nach dem dem Landtage von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Bericht über die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen waren zu anfang des Jahres 1890/91: 23 791,94 km[1]), zum Schluss 24 767,43 km Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite vorhanden; gegen die Länge von 23 791,88 km im Vorjahre ist also eine Vermehrung von 975,55 km eingetreten.

Von diesem Zuwachs des Staatsbahngebiets entfallen:

a) auf die zufolge des Gesetzes vom 9. Mai 1890 staatsseitig erworbenen Privatbahnen Wernshausen - Schmalkalden, Unterelbesche und Westholsteinische Eisenbahn, sowie die Schleswig-Holsteinische Marschbahn (6,88 + 105,71 + 99,52 + 252,48 km) . . . . . 464,59 km

b) auf die neueröffneten Bahnstrecken[2]) . . . . . 535,16 „

während durch Betriebsauflassung und Umbau . . 24,26 „ fortfielen.

II. Statistisches Anlagekapital.

Für die am Schlusse des Jahres 1890/91 im Betriebe befindlichen Staateisenbahnen betrug das verwendete (statistische) Anlagekapital 6 393 451 775 ℳ; hierin sind 11 925 747 ℳ Baukosten für die Herstellung der Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr enthalten, so dass das Anlagekapital der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen 6 381 526 028 ℳ oder für 1 km Bahnlänge 258 276 ℳ beträgt; gegen das Vorjahr hat sich das Anlagekapital um 166 150 441 ℳ, der Durchschnittsbetrag für 1 km um 3 616 ℳ vermehrt. In der Gesammtsumme sind 40 950 899 ℳ Erwerbskosten für neu verstaatlichte Bahnen enthalten.

III. Betrieb.

1. Die Betriebslänge der unter Preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen unter Zurechnung der anderen Verwaltungen gehörigen und Abrechnung der in fremder Verwaltung stehenden Staatsbahnstrecken betrug am Schluss des Betriebsjahres 1890/91 24 917,91 km. Als Hauptbahnen wurden 18 609,38 km, als Nebenbahnen 6 308,58 km betrieben.

2. Einrichtung der Betriebsverwaltung. Wenn auch in der äusseren Zusammensetzung der Eisenbahndirektionen mehrfache Aenderungen stattgefunden haben, so sind doch in der inneren Betriebsverwaltung Aenderungen von Bedeutung nicht eingetreten. Zu erwähnen ist, dass den am 1. April 1890 vorhanden gewesenen 316 Arbeiterwohnhäusern mit 965 Wohnungen im Laufe des Berichtsjahres 23 Wohnhäuser mit 75 Wohnungen hinzugetreten sind; ferner dass die Fonds zur Unterstützung ausgeschiedener Beamten usw. in einen Fonds verschmolzen worden sind. Die Zahlungen auf Grund der Beamtenpensionskassen-Statuten betrugen im Jahre 1890/91 9 216 900 ℳ (gegen 9 283 200 ℳ im Vorjahre). Zur Deckung der statutenmässigen Ausgaben sind die Beiträge der Mitglieder, die Mittel des Garantiefonds, sowie ein Zuschuss von 2 Millionen Mark aus dem Betriebsfonds verwendet worden. In den der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben waren im Jahre 1890 durchschnittlich 190 361 unfallversicherungspflichtige Personen vorhanden; die Entschädigungsbeträge stiegen gegenüber dem Vorjahre von 893 000 auf 1 164 000 ℳ. In der Krankenversicherung waren 75 Krankenkassen für Betriebsarbeiter und 59 Krankenkassen für die Werkstättenarbeiter in Wirksamkeit, ferner waren im ganzen (im Jahre 1890) 56 Baukrankenkassen für Eisenbahnbauarbeiter in Thätigkeit. Durchschnittlich waren bei allen Kassen 198 514 Personen (gegen 187 944 im Jahre 1889) versichert; die Baarzuschüsse der Eisenbahnverwaltung betrugen 1 371 511,5 ℳ, während die versicherungspflichtigen Mitglieder 2 743 023 ℳ leisteten. Das Gesammtvermögen aller Krankenkassen für die Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung stieg im Jahre 1890 von rund 4 800 000 auf 5 475 000 ℳ.

3. Was den Betriebsdienst anbetrifft, so war dieser durch Naturereignisse, Hochwasser, Schneefälle wiederholt erheblich gestört. In der Zahl der Züge und Personenzugkilometer hat zur Vervollkommnung des Verkehrs gegen 1889/90 eine erhebliche Steigerung bei Aufstellung der Fahrpläne durch Einlegung neuer Züge stattgefunden; ferner wurden zahlreiche neue Haltestellen und Haltepunkte errichtet.

[1]) Dazu kommen noch die im Besitz des Preussischen Staats befindlichen schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerksrevier (109,63 km) und die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken (194,99 km).

[2]) Vergl. hinsichtlich dieser neu eröffneten Bahnstrecken Nr. 10 u. 55 S. 94 bezw. 540 Jahrg. 1891 d. Ztg.

IV. Ergebnisse des Betriebes.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

a) Was die Gesammteinnahmen anbetrifft, so haben sie sich von 856 038 231 ℳ im Jahre 1889/90 auf 881 212 234 ℳ im Jahre 1890/91, mithin um 25 174 003 ℳ oder 2,9 % gehoben. Auf den Personenverkehr entfielen im Jahre 1889/90 212 544 758 ℳ gegen 228 751 969 ℳ im Jahre 1890/91; auf den Güterverkehr 604 054 648 ℳ im Jahre 1889/90 gegen 610 047 161 ℳ im Jahre 1890/91. — Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personenverkehr betrug 16 207 211 ℳ oder 7,6 % und aus dem Güterverkehr 5 992 513 ℳ oder 1 %. Dagegen sind, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, die Einnahmen von 36 213 ℳ im Jahre 1889/90 auf 35 646 ℳ im Jahre 1890/91, mithin um 567 ℳ oder 1,6 % gesunken. Dieser Rückgang erklärt sich wesentlich dadurch, dass nicht nur die neu eröffneten Strecken die Durchschnittseinnahme der älteren Bahnen zunächst nicht erreichten, sondern auch der Verkehrsdurchschnitt der neu verstaatlichten Bahnen hinter dem Durchschnitt der Staatsbahnen erheblich zurücksteht.

b) Die Gesammtausgaben haben im Jahre 1889/90 470 846 338 ℳ, im Jahre 1890/91 548 074 111 ℳ oder 77 227 773 ℳ (16,4 %) mehr betragen. Hiervon entfällt auf persönliche Ausgaben ein Mehr von 27 530 880 ℳ oder 12,8 %, auf sächliche Ausgaben ein Mehr von 49 646 893 ℳ oder 19,4 %. Von den letztern Ausgaben sind an Mehrkosten hervorzuheben: 3 034 414 ℳ allgemeine Kosten, 8 083 334 ℳ für Unterhaltung der Bahnanlagen, 26 000 879 ℳ für Bahntransport, 11 285 564 ℳ für Erneuerung bestimmter Gegenstände, 901 782 ℳ für Ergänzungen, Verbesserungen usw. Was die persönlichen Mehrausgaben anbetrifft, so ist diese Steigerung insbesondere auf die Vermehrung der etatsmässigen Stellen, sowie auf die einer grösseren Zahl von Beamten zu theil gewordene Gehaltsaufbesserung, ferner auf umfangreiche Aufbesserungen der Arbeitslöhne, gesteigerte Aufwendungen für Wohlfahrtseinrichtungen zurückzuführen. Die Vermehrung der allgemeinen (sächlichen) Kosten beruht in Mehraufwendungen für Heizung, Erleuchtung infolge des langen Winters und der Steigerung der Materialienpreise, sowie in dem Anwachsen der Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze. Die Mehrausgaben für Unterhaltung der Bahnanlagen beruhen namentlich in dem Wegräumen des Schnees, in Lohnerhöhungen, in der Erweiterung des Bahnnetzes, in der stetig fortschreitenden Verbesserung der Geleiseunterbettungen, während die Mehrkosten des Bahntransports in dem gesteigerten Verbrauch an Lokomotivfeuerungsmaterial infolge der grösseren Leistungen der Betriebsmittel beruhen.

c) Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel betrug der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 333 138 123 ℳ im Jahre 1890/91 gegen 385 191 893 ℳ im Jahre 1889/90. Er ist mithin um 52 053 770 ℳ oder 13,5 % zurückgegangen. Im Verhältniss zu dem statistischen Anlagekapital ergibt der Ueberschuss eine Verzinsung von 5,26 % gegen 6,26 % im Vorjahre. Dieses Anlagekapital, das nur im statistischen Interesse die Gesammtsumme der Baukosten ohne Rücksicht auf die erfolgten Abschreibungen umfasst, ist jedoch nicht geeignet, durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit demselben zur Darstellung eines zutreffenden Bildes des finanziellen Ergebnisses des Betriebs zu dienen. Vielmehr ist bei Berechnung der Rentabilität von dem Staatsbahnkapital, d. h. dem für die im Betriebe gewesenen Bahnstrecken aufgewendeten Anlagekapital unter Berücksichtigung der Abschreibungen auszugehen. Die Summe der Staatseisenbahn-Kapitalschuld betrug Ende 1890/91 5 948 477 554 Mark, nach Abschreibungen und Absetzungen der Bahnen, deren Betrieb noch nicht zu berücksichtigen ist, 5 254 839 476 ℳ; diese letztere Summe allein kommt für Berechnung der Rentabilität in Betracht. Im Verhältniss zu diesem ergibt der Ueberschuss sämmtlicher im Betriebsjahre für Rechnung des Staats verwalteten Bahnen eine Verzinsung von 5,93 %.

B. Einnahmen im besonderen.

a) Aus dem Personenverkehr.

In dem Berichtsjahre wurden mannigfache Erleichterungen, z. B. in Verwendung von Familienzeitkarten und Schülerzeitkarten, für Veranstaltung wissenschaftlicher Ausflüge, für den Arbeiterverkehr (Höchstsatz von 1 ₰ für 1 km), für mittellose Kranke usw. eingeführt.

Die Einnahme aus der Personenbeförderung hat gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 15 953 850 ℳ oder 7,7 % ergeben. Die I. Wagenklasse brachte 9 951 084 (9 840 276)*) ℳ; die II. Wagenklasse 57 622 098 (54 488 038) ℳ; die III. Wagenklasse

*) Die in ( ) stehenden Angaben sind die Ergebnisse des Jahres 1889/90.

90 483 960 (86 983 762) ℳ; die IV. Wagenklasse 57 914 232 (50 313 549) ℳ und die Militärbeförderung 6 886 560 (5 279 559) ℳ, zusammen 222 857 934 (206 904 084) ℳ. Bei der Vermehrung der Einnahmen ist die IV. Klasse am erheblichsten, mit 7 601 632 ℳ, dann die III. Klasse mit 3 500 198 ℳ betheiligt.

Es wurden befördert: in der I. Wagenklasse 1 262 025 (1 185 329) Personen, in der II. Wagenklasse 27 380 342 (23 403 536) Personen, in der III. Wagenklasse 126 105 387 (123 542 690) Personen, in der IV. Wagenklasse 104 607 192 (82 886 774) Personen; Militärbeförderung: 5 378 937 (4 116 385) Personen, zusammen 274 733 883 (235 134 714) Personen. Auch hier ist die IV. Klasse an der Gesammtvermehrung der Reisenden am meisten betheiligt (mit 21 720 418 Personen), während auf die III. Klasse + 12 562 697 Personen, auf die II. Klasse + 3 976 806 Personen entfallen.

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 7 520 479 823 (6 706 420 811); die Anzahl der gefahrenen Platzkilometer vermehrte sich von 26 804 377 819 im Jahre 1889/90 auf 29 842 215 877 im Jahre 1890/91. Der im Vergleich zu dem Steigen der Platzkilometer eingetretenen stärkeren Zunahme der Personenkilometer (jene 11,3, diese 12,1 %) entspricht eine verhältnissmässige Besserung in der Ausnutzung der bewegten Plätze, welche von 25 % im Vorjahre auf 25,2 % stieg. Die durchschnittliche Einnahme betrug für eine Person in der I. Wagenklasse 7,89 (8,30) ℳ, in der II. Wagenklasse 2,10 (2,33) ℳ, in der III. Wagenklasse 0,66 (0,70) ℳ, in der IV. Wagenklasse 0,55 (0,61) ℳ, in der Militärbeförderung 1,28 (1,28) ℳ.

Einen erheblichen Zuwachs hat der Verkehr mit zusammenstellbaren Rundreiseheften erhalten; die Zahl der verausgabten Hefte nahm von 220 555 im Jahre 1889/90 auf 292 895, mithin um 32,8 %, im Jahre 1890/91 zu. Der Schlafwagenverkehr brachte 1890/91: 401 034 (501 234) ℳ, hat sich also um 2 % ermässigt, die Beförderung von Gepäck und Hunden brachte 1890/91: 5 445 539 (5 281 527) ℳ, hat also um 3,1 % zugenommen.

b) Aus dem Güterverkehr.

Wie bereits erwähnt, haben sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Jahre 1890 91 (gegen das Vorjahr) von 604 054 648 ℳ auf 610 047 161 ℳ, also um 5 992 513 ℳ gehoben; die Steigerung beträgt nur 1 %, während die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr 7,6 % betrug; im Vorjahre war die Steigerung des Güterverkehrs sowohl hinsichtlich des Umfangs wie der Einnahmen grösser. Die eingetretene Zunahme im Jahre 1890 91 ist vornehmlich auf den befriedigenden Ausfall der Ernte, insbesondere der Rübenernte, sowie auf die während der Wintermonate der Schifffahrt ungünstigen Wasser- und Witterungsverhältnisse zurückzuführen; auch hat der infolge des langen und strengen Winters vermehrte Bedarf an Kohlen eine nicht unwesentliche Steigerung des Transports herbeigeführt. Dagegen hat die auf einzelnen Gebieten der Industrie zeitweise eingetretene Geschäftsstille, sowie die längere Unterbrechung der Bauthätigkeit durch den ungewöhnlich starken Winter ungünstig auf das Ergebniss des Güterverkehrs eingewirkt; ebenso waren zahlreiche aussergewöhnliche Verkehrsstockungen und Erschwerungen (hervorgerufen durch Hochwasser und Schneefall) von nachtheiliger Einwirkung.

Von den Gesammteinnahmen des Güterverkehrs entfallen auf den Binnenverkehr 437 281 624 ℳ (71,7 %), auf den Verkehr mit fremden Bahnen einschliesslich des Durchgangsverkehrs 172 765 537 ℳ (28,3 %); die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 50 837 263 ℳ gegen 50 337 887 ℳ im Vorjahre, die durchschnittliche Tageseinnahme 1 671 362 (1 654 944) Mark betragen; der stärkste Verkehr war im Monat Oktober.

Von den Gesammteinnahmen entfallen im Jahre 1890/91 auf Eil- und Expressgut 12 831 834 ℳ (gegen 12 479 555 Mark im Vorjahre), auf Frachtgut 531 428 387 (528 223 636) Mark, auf Postgut 887 886 (945 731) ℳ, auf Vieh 19 071 313 (19 176 792) ℳ, auf Militärgut, Leichen usw. 45 827 741 (43 228 934) Mark; die Einnahmen aus dem Viehverkehr und dem Postgut sind also um 0,6 bezw. 6,1 % zurückgeblieben.

Der Viehverkehr hat im Norddeutschen Binnenverkehr um 375 939 Schafe, 192 496 Stück Rindvieh und 3 059 Schweine abgenommen, dagegen um 5 589 Pferde und 1 010 829 Stück Geflügel zugenommen. Die Zahl der beförderten Tonnen ist von 1 477 565 im Jahre 1889 90 auf 1 468 319 im Jahre 1890,91 zurückgegangen.

Der Kohlenverkehr (einschl. Koks und Briketts) hob sich von 56 705 306 t auf 58 494 216 t, die Einnahmen hieraus von 191 251 875 ℳ auf 196 326 879 ℳ, die Tonnenzahl hat sich also um 3,2 %, die Einnahme um 2,7 % gehoben. Aus dem Steinkohlenverkehr von 47 591 801 (46 417 592) t betrug die Einnahme 166 501 245 (163 143 946) ℳ, aus dem Braunkohlenverkehr von 7 219 013 (6 801 973) t 13 946 637 (13 377 175) ℳ.

C. Ausgaben im besonderen.

1. Persönliche Ausgaben. Die Gehälter der etatsmässigen Beamten haben sich von 88 634 845 ℳ auf 100 463 869 Mark, also um 11 829 024 ℳ, die Besoldung ausseretatsmässiger Beamten von 75 368 641 ℳ auf 85 923 245 ℳ, also um 10 554 604 Mark, die Tagegelder, Umzugskosten usw. von 23 758 359 ℳ auf 26 007 351 ℳ, also um 2 248 992 ℳ, überhaupt die persönlichen Ausgaben von 215 160 753 ℳ auf 242 741 633 ℳ, also um 27 580 880 ℳ = 12,8 % gesteigert.

Die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Beamten betrug 94 027 (88 639); hiervon waren etatsmässig angestellt 77 361 (72 896). Die Gesammtzahl der Arbeiter belief sich auf 183 659 (166 853).

2. Von den sächlichen Ausgaben haben die allgemeinen Kosten im Berichtsjahre 38 987 723 ℳ (gegen 30 953 309 Mark im Vorjahre) mithin 3 034 414 ℳ oder 9,8 % mehr betragen.

Die Kommunal-Einkommensteuern betrugen im Berichtsjahre 7 538 805 ℳ gegen 6 804 568 ℳ im Vorjahre, sind mithin um 734 237 ℳ oder 10,8 % gestiegen. An sonstigen Steuern und Lasten sind im Berichtsjahre 600 665 ℳ gegen 589 145 ℳ im Vorjahre gezahlt worden, d. h. im ersteren 11 520 Mark oder 2,0 % mehr.

Die für Rechnung des eigenen Betriebes auf Grund des Haftpflichtgesetzes gezahlten Entschädigungen sind von 3 114 583 ℳ auf 2 966 854 ℳ, mithin um 147 729 ℳ oder 4,7 % im Berichtsjahre gefallen.

Die auf Grund der Gesetze über die Unfallversicherung geleisteten Zahlungen betrugen im ganzen 1 163 444 ℳ im Jahre 1890/91 gegen 892 890 ℳ im Jahre 1889,90, sind demnach um 270 554 ℳ oder 30,3 % gestiegen.

Die Gesammtkosten der Unterhaltung der Bahnanlagen stiegen von 54 521 515 ℳ auf 62 609 819 ℳ, mithin um 8 088 334 Mark oder 14,8 %, die Kosten für Ergänzungen und Verbesserungen von 8 242 109 ℳ auf 9 143 891 ℳ [um 10,9 %], die Kosten des Bahntransports von 94 652 283 ℳ auf 120 653 162 ℳ [um 27,5 %]; die Gesammtkosten der Züge betrugen 56 311 685 ℳ (gegen 40 643 586 ℳ im Vorjahre = + 38,5 %); hiervon fielen auf die Lokomotivfeuerung 45 711 716 ℳ (gegen 31 709 923 ℳ); die Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel stiegen von 54 008 697 ℳ auf 64 341 477 ℳ = + 19,1 %.

Im Berichtsjahre wurden aus den laufenden Betriebseinnahmen mehr beschafft als ausgeschieden: 118 Lokomotiven, 177 Personenwagen, 43 Gepäckwagen und 2 282 Güterwagen.

Im ganzen waren am Ende des Jahres 1890 91 im Betriebe 9 768 Lokomotiven (gegen 9 118 im Vorjahre), 15 466 (14 597) Personenwagen, 4 227 (3 957) Gepäckwagen und 192 651 (182 729) Güterwagen.

Die neuere Eisenbahn-Gesetzgebung in Nordamerika und ihre finanzielle Wirkung.

Bereits in Nr. 3 S. 25 d. Ztg. haben wir aus dem Vortrage des Professors der Politik am Yale College und Leiter des Büreaus für Gewerbe- und Arbeiterstatistik des Staates Connecticut, Arthur T. Hadley, welchen derselbe am 11. November 1891 in Neworleans vor dem Verein Amerikanischer Bankiers gehalten hat, einige Gedanken wiedergegeben. So wenig wir Deutsche, die wir die Vortheile des Staatsbahnbetriebes kennen gelernt und uns gewöhnt haben, die Eisenbahn als eine öffentliche Verkehrsanstalt, nicht als eine private Gewerbeunternehmung zu betrachten, den Ausführungen des Vortragenden beizupflichten vermögen, so ist doch nicht abzuleugnen, dass der Vortrag auf weite Amerikanische Kreise Eindruck gemacht hat. Ueberdies enthält jener Vortrag, wenn er auch infolge der Schlussfolgerungen, die man daraus ziehen muss, vielfachen Widerspruch finden wird, so manche interessante Bemerkungen über die Amerikanischen Eisenbahnen, dass wir ihn (unter Benutzung einer Uebersetzung des „Journal des transports“) im folgenden ausführlicher wiedergeben wollen:

Meine Herren, ich brauche hier nicht auf die finanzielle Wichtigkeit der Frage hinzuweisen. Ein Sinken des Ertrages der Eisenbahnen um 0,5 % stellt für die Vereinigten Staaten fast den gleichen Werth wie die jährliche Silbergewinnung dar und die daraus hervorgehende Werthverminderung des Kapitals ist höher als der jährliche Ertrag des Weizens und der Baumwolle zusammen. Die Eisenbahnen bilden das Hauptgewerbe des Landes und nehmen von den Ersparnissen vielleicht einen ebenso grossen Theil in Anspruch, wie alle anderen Unternehmungen zusammen. Alles was auf den Preis der Eisenbahnwerthe Einfluss übt, hat also auf die gesammte Finanzwelt Einfluss.

Jeder weiss, dass die Eisenbahnpapiere seit der Veröffentlichung des Bundesverkehrsgesetzes vor 4½ Jahren an Werth eingebüsst haben; aber nur wenige Leute haben die Bedeutung dieser Entwerthung abzuschätzen versucht. Ich will es versuchen, indem ich als Vorbild die unmittelbar westlich von Chicago gelegenen grossen Netze nehme; für diese Netze beträgt die Gesammtentwerthung mehr als 300 Millionen Francs oder mehr als ein Viertel ihres Nennwerthes, und zwar vertheilt sich diese Entwerthung folgendermaassen:

Eisenbahn	Nennwerth	Preis am 4/4. 87	Preis am 4/11. 91	Entwerthung
Chicago, Milwaukee und St. Paul . . .	154 521 305	465	375	27 800 000
desgl. (Vorz.-Antheilsch.) . . .	107 779 500	610	595	3 235 000
Chicago und Nordwestbahn	156 829 500	605	580	7 840 000
desgl. (Vorz.-Antheilsch.) . . .	111 627 270	740	695	10 045 000
Chicago, Rock Island und Pacific . . .	209 800 000	630	410	92 310 000
Chicago, Burlington und Quincy . . .	387 702 500	700	490	162 835 000
zusammen	1 128 260 075	—	—	304 065 000

Wenn wir unsere Untersuchungen auf die westlicheren Netze ausdehnten, würden wir dasselbe Ergebniss, nur noch schlagender dargethan finden; denn obgleich die Linien des Nordens ihren Werth bewahrt haben, zeigen die Union Pacific, die Missouri Pacific und die Atchison bedeutendere Verluste, als sie in der obigen Uebersicht angegeben sind.

Ueberdies ist es nicht die Bedeutung des Preissturzes allein, welche die Aufmerksamkeit auf sich zieht, sondern auch die Bedingungen, unter denen dieser Preissturz vor sich gegangen ist. Das Sinken an sich ist nicht ohne Vorgang, es war wahrscheinlich zur Zeit der Handelsstockungen des Jahres 1885 und sicherlich zur Zeit derjenigen des Jahres 1873 ebenso bedeutend; aber diesmal zeigt es die sonderbare Eigenthümlichkeit, unabhängig von irgend einer entsprechenden Geschäftsstockung einzutreten. In den Jahren 1873 und 1885 hatten die Eisenbahnen nur an einer allgemeinen Geschäftsstockung theilzunehmen; gegenwärtig aber berührt die Entwerthung nur die Eisenbahnen und tritt unter Bedingungen, die für die Geschäfte ganz ungewohnt sind, ausser jeder Handelsstockung, bei guten Ernten, kurz inmitten so günstiger Umstände, wie man sie im allgemeinen nur hoffen kann, ein. Gewisse Unternehmungen, wie die Telegraphengesellschaften, die Schifffahrtsgesellschaften usw., die doch einen gewissen Zusammenhang mit dem Eisenbahngewerbe haben, entgehen sogar der gedrückten Lage, wie sie den Eisenbahnen beschieden ist.

Diese gedrückte Lage findet sich übrigens nur in den Vereinigten Staaten, nicht aber bei den ausländischen Eisenbahnen. In den Jahren 1873 und 1885 erlitten die Eisenbahnpapiere ebensowohl in anderen Ländern als in den Vereinigten Staaten Entwerthungen und diese Allgemeinheit zeigte eben, dass die gedrückte Lage vielmehr in den allgemeinen Bedingungen des Handels als in den diesem oder jenem Lande eigenthümlichen Umständen seinen Grund hatte. Dagegen sind die Jahre 1889 und 1890 für die Eisenbahnen Englands, Frankreichs und Deutschlands Jahre des Gedeihens und sogar in unserem Welttheil sehen wir die finanzielle Lage der Kanadischen Ueberlandbahn aufblühen, während unsere eigenen Eisenbahnen gefährdet sind.

Noch mehr, sogar bei uns liefern diejenigen Eisenbahngesellschaften, welche begütert genug sind, um grosse Kohlenbergwerke zu besitzen, glänzende Ausnahmen von der allgemeinen Entwerthung, die wir untersuchen. Ausserdem sind auch für die ausschliesslich dem Eisenbahngewerbe obliegenden Gesellschaften, welche in Bezirken, die nicht einer besonders unglücklichen Gesetzgebung ausgesetzt sind, liegen, die Jahre 1887 bis 1891 Jahre des Gedeihens gewesen.

Die niedrige Preislage kann übrigens nicht dem Betriebe der Eisenbahnnetze zur Last gelegt werden; denn diejenigen, die wir als Beispiel genommen haben, sind gut eingerichtet und im allgemeinen gut verwaltet. Ich weiss wohl, dass es in gewissen Kreisen üblich ist, die Werthverminderung der Eisenbahnpapiere unüberlegten Oberbauausgaben zuzuschreiben. Nun ist aber der Eisenbahnbau in diesen 4 Jahren nicht schneller als in den Vorjahren fortgeschritten, wie man aus nachstehender Uebersicht ersehen kann:

Gruppe	Betriebslänge in Kilometern 1882	1886	1890
Central Northern	55 120	69 340	82 000
Northwestern	11 210	19 850	33 580
Southwestern	22 480	32 600	45 650
zusammen . .	88 810	121 790	161 230

Der niedrige Stand der Eisenbahnwerthe kann weder durch die allgemeine Geschäftslage noch durch die der Entwickelung dieser Unternehmungen eigenthümlichen Umstände erklärt werden; wir haben also guten Grund, ihn grossentheils den Wirkungen der Gesetzgebung zuzuschreiben.

Als das Bundesverkehrsgesetz Anfangs 1887 veröffentlicht wurde, glaubte man allgemein, dass es für den Augenblick das Ende der auf eine allgemeinere gesetzliche Aufsicht gerichteten Anstrengungen bedeute; die Thatsachen haben bewiesen, dass es nur der Anfang war. Zunächst hat sich das Bundesverkehrsamt eine Gerichtsbarkeit angemaasst und ausgeübt, die niemand vorausgesehen hatte. War das Gesetz dunkel oder gar widersprechend, so legte das Amt es aus und schuf so in kurzer Zeit ohne Vorgang eine sehr ausgedehnte Rechtsprechung über Verkehrsangelegenheiten. Die vom Amt aufgestellten Grundsätze verdienen sicherlich die allgemeine Billigung, aber es hat zu häufig aus dem Auge verloren, dass die Mittel, um die Gerichtshöfe und Eisenbahnen zur Annahme jener Grundsätze zu bewegen, schlecht gewählt waren, dass das Gesetz selbst die besten bis dahin in Gebrauch befindlichen Mittel beseitigte und dass unter diesen Umständen die unverzügliche Auferlegung neuer Pflichten vielmehr eine zerstörende als eine weise erhaltende Wirkung ausüben musste.

Alsdann beeilten sich die gesetzgebenden Körperschaften der meisten Staaten, aufgestachelt durch das Beispiel des Kongresses, Gesetze zu geben, die dem Bundesverkehrsgesetze nachgebildet waren, aber ihr Vorbild oft noch an Härte übertrafen. So wurden 1887/88 Eisenbahngesetze in Jowa, Maryland, Minnesota und Südkarolina und 1888/89 in Florida gegeben; 1889/90 spitzte sich die Bewegung derart zu, dass in nicht weniger denn 13 Staaten ähnliche Gesetze angenommen wurden, nämlich in Georgia, Jowa, Kentucky, Massachusetts, Mississippi, Newhampshire, Newjersey, Norddakota, Ohio, Rhode Island, Süddakota, Virginia und Wyoming; die neuerdings in Kentucky angenommene Verfassung will ich übergehen. Die Gesetzgebung von 1890/91 zeigt indessen einen leichten Rückschlag gegen die Bewegung, die sich in den vorangegangenen 3 Jahren ausgeprägt hat.

In zwei Beziehungen gingen die Gesetzgebungen der Einzelstaaten weit über die Tragweite des Bundesverkehrsgesetzes hinaus; dieses doppelte Streben kennzeichnete sich in den Versuchen, bezüglich des Betriebsdienstes Sicherheitsmaassnahmen und bezüglich des Verkehrs die Tarife vorzuschreiben. Für den ersten Punkt beschränke ich mich darauf, zu behaupten, dass die Regelung im allgemeinen nicht die Vortheile, die man davon erwartete, verschafft, dass sie sogar in einigen Fällen die Fortschritte auf diesem Wege verzögert hat. Der Versuch, die Tarife zu regeln, ist ernster; er zeigt eine Rückkehr zu dem Verfahren der Gesetzgebung zur Zeit der „Granger"-Bewegung vor 15 Jahren, die eine ebenso unheilvolle Wirkung für die Bevölkerung wie für die Eisenbahnen hatte. Die Einrichtung von Kommissaren mit der Befugniss zur Tariferstellung, wodurch wenigstens im Anfang vernünftige Tarife gewährleistet worden wären, ist seitdem niemals vollständig aufgegeben worden, aber die so verliehenen Befugnisse sind nur mit Zurückhaltung ausgeübt worden. Entweder machte man von dieser Befugniss überhaupt keinen Gebrauch, wie es von 1877 bis 1887 allgemein im Norden der Fall war, oder die Tarife wurden zu einem so hohen Satze erstellt, dass sie den guten Betrieb der Eisenbahnen nicht beeinträchtigen, wie es beispielsweise in Georgia und anderen Südstaaten geschah. Aber von 1887 wurde ein Druck auf die Kommissare ausgeübt, um sie zu veranlassen, die Tarife festzusetzen und zwar mit sehr niedrigen Sätzen festzustellen. Ausserdem beschloss man in einigen Fällen aus Furcht, dass diese Beamten nicht genügend geneigt seien, der öffentlichen Meinung Rechnung zu tragen, dass sie nicht mehr vom Gouverneur, sondern durch Volksabstimmung ernannt werden sollten. Das Gesetz, das am strengsten angewendet wurde und am meisten die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich lenkte, war dasjenige von Jowa. Das Vorgehen des Amtes von Minnesota erlitt vor den Bundesgerichten einen starken Stoss, während das Amt von Nebraska, dessen Wirken man gefürchtet hatte, seine Befugnisse mit Mässigung gebrauchte.

Aber der Versuch der Tarifregelung ist, obwohl er die grundlegende Bedeutung der Eisenbahngesetzgebung kennzeichnet, nicht der ernsteste Punkt dieser Gesetzgebung. Das Verbot der Verkehrstheilungsverträge (pools) hat den Eisenbahnen zehnmal mehr geschadet als die Regelung der Tarife. Ich will nicht in die Erörterung der hier aufgeworfenen wirthschaftlichen Eisenbahnfragen eintreten; es wird genügen, zu sagen, dass die meisten von denjenigen, welche den Gegenstand geprüft haben, zu der Ueberzeugung gelangt sind, dass der Wettbewerb ohne Aufsicht unvermeidlich zur Einführung von Begünstigungen verleitet, dass eine gute Art der Verkehrstheilung ein wesentliches Mittel zur Sicherung eines sparsamen Betriebes und zur Vermeidung der ebenso für den Handel wie für die Eisenbahnen verderblichen Tarifschwankungen ist, dass die Gerichtshöfe nach und nach ihrer Feindschaft gegen derartige Abkommen entsagt haben und dahin gelangt sind, sie als schätzenswerthe Hilfsmittel zur Verhinderung von Bevorzugungen anzusehen, dass es endlich den Eisenbahnen durch Abschluss derartiger, zweifellos noch lange nicht vollkommener Verträge gelungen ist, viele weit schlimmere Uebelstände, unter denen wir bisher gelitten haben, zu beseitigen.

Warum hat alsdann, wird man fragen, der Kongress einen Ausweg verboten, der in anderen Ländern als das einzige Mittel, die ernstesten Missbräuche der Eisenbahnen zu verhindern, anerkannt ist? Weil die Unterdrückung dieser Missbräuche weder der einzige, noch der Hauptzweck, den viele der Gesetzgeber verfolgten, war.*)

Eine grössere Anzahl der Gesetzgeber war von feindseligen Gefühlen gegen die genossenschaftliche Macht als solche beseelt; alles, was geeignet schien, diese Macht zu verstärken, wurde daher ausgeschlossen, um die Möglichkeit von Missbräuchen zu vermindern, während alles, was diese Macht beschränkte, eine günstige Aufnahme fand, selbst wenn es seitens der unverantwortlichen Beamten der Gesellschaften Handlungen nach sich ziehen musste, die ebensowohl dem Gesetze als auch den Interessen der Antheilhaber zuwiderliefen. In England und in Deutschland, wo man die Begünstigungen zu vermeiden sucht, ermuthigt das Gesetz die Verbände und macht daraus ein Mittel, um diesen Zweck zu erreichen.

In Amerika kann es nicht ebenso sein, weil die Unterdrückung der Missbräuche meistens nur ein Vorwand, der wirkliche Gegenstand der Feindschaft dagegen die Macht selbst unabhängig von jedem Missbrauch ist. Es ist das ein Zustand der Geister, den die Umstände, unter denen die Abstimmung über das Bundesverkehrsgesetz stattgefunden hat, verrathen haben. Der Senat und besonders diejenigen seiner Mitglieder, welche die Oststaaten vertreten, bemühten sich Missbräuche abzuschaffen, die Abgeordnetenkammer und besonders diejenigen ihrer Mitglieder, welche die Weststaaten vertreten, bemühten sich die Tarife zu ermässigen und den Verwaltungsräthen der Eisenbahnen jedes Vertheidigungsmittel zu entreissen. Aus diesen entgegengesetzten Bestrebungen ging ein Vergleich hervor, dessen zahlreiche Folgewidrigkeiten die gegentheiligen Einflüsse, inmitten deren er entstanden ist, offenbarten. Aber in der Gesetzgebung vieler Einzelstaaten hat die Partei der übertriebenen Ansprüche einen vorwiegenden Einfluss geübt und die Gesellschaften auf's heftigste angegriffen.

Die Bewegung gegen die Eisenbahnen bietet zahlreiche Vergleichspunkte mit der Grundeigenthumsbewegung in Irland; in beiden Fällen beruht der Grund der Bewegung in dem Umstand, dass der Eigenthümer abwesend ist, d. h. seine Erträge auswärts verzehrt. Das Eigenthum wird an dem einen Orte erworben und an dem anderen verpachtet; und die Benutzer, unzufrieden mit den Pachtbedingungen, bestehen darauf, die Leitung der Geschäfte in eigene Hände zu nehmen. Man verlangt in Jowa das Recht zur Festsetzung der Tarife aus demselben allgemeinen Grunde, als man in Irland das Recht zur Festsetzung der Pacht verlangt.

Wird man dies erreichen und bejahendenfalls, in welchem Maasse? Das ist eine der wichtigsten Fragen der Gegenwart und berührt selbst die Grundlagen der Gesellschaftsordnung. Von der Leitung der Geschäfte diejenigen, welche das Kapital liefern, ausschliessen, heisst die gesammte heutige Finanzeinrichtung umstürzen. Es ist einer der Hauptgrundsätze der gewerblichen Wirthschaftslehre, dass die Gesellschaft davon Nutzen zieht, wenn die Gewerbe und Geschäfte nach guten Grundsätzen geleitet werden, und eine Umwandlung, die behauptet, es besser zu machen, läuft Gefahr, es schlechter zu machen; mit anderen Worten, in angemessenen Grenzen dient der Geschäftsmann der Allgemeinheit, indem er seine eigenen Geschäfte betreibt. Das ist nicht immer anerkannt worden; es gab eine Zeit, wo die Behörden für die gewöhnlichen Verbrauchsgegenstände Tarife festzusetzen versuchten, gerade wie sie sie heute in gewissen Staaten für die Eisenbahnen festsetzen wollen. Aber alle Versuche, die Schwierigkeit auf diesem Wege zu lösen, haben mehr ärgerliche als nützliche Ergebnisse gehabt. Sind die Preise hoch, so herrscht Mangel an den fraglichen Waaren und Diensten; wenn man nun den Händlern erlaubt, zu höheren Preisen zu verkaufen, so wird man eine Fortsetzung der Noth verhindern. Versucht man andererseits, die Tarife auf gesetzlichem Wege zu ermässigen, so unterdrückt man jeden Antrieb, das Bedürfniss zu befriedigen, und macht die Noth ständig. Man wollte das Uebel heilen, indem man die Krankheitszeichen bekämpfte und man hat es durch Unterdrückung der natürlichen Mittel zur Gegenwirkung nur vergrössert. Es wird manchmal vorkommen, dass die Händler die gerechten Wünsche der Allgemeinheit nicht befriedigen, aber sie sind alsdann einer besonderen Gesetzgebung, die ihren Händen das Geschäft entzieht, ausgesetzt.

Irland liefert uns ein gutes Beispiel. Die Einrichtung der abwesenden Grundeigenthümer und der ausserordentlich hohen Pachtgelder hat den Zufluss der Kapitalien und die Verwendung neuerer Wirthschaftseinrichtungen, die zum Wohlstand der Bevölkerung beigetragen hätten, verhindert. Aber die Einrichtung des Privatbesitzes der Eisenbahnen sowie die Einrichtung, so viel zahlen zu lassen, als der Verkehr tragen kann, haben weder den Zufluss der Kapitalien noch die Verwendung neuerer Betriebseinrichtungen verhindert; sie haben dagegen mehr Eisenbahnen und einen weniger theuren Dienst, als in jedem anderen Lande ergeben. In der That gerade weil soviel Kapitalien in den Eisenbahnen angelegt sind, scheinen sie ohnmächtig gegen die erzwungenen Tarifermässigungen zu sein.

Uebrigens sind sie nicht so ohnmächtig, wie es scheint. Die Gründe, welche die Regelung des Brotpreises verhängnissvoll gemacht haben, finden sich auch für die Eisenbahnsendungen und wirken zwar langsamer und minder klar, aber nicht weniger sicher. Die Gesellschaft, welche die Tarife durch Gesetze zu ermässigen versucht, handelt weniger weise, als diejenige, welche in gewissen, von der öffentlichen Polizei wohl bestimmten Grenzen den Eisenbahnen die Freiheit lässt, diejenigen Preise zu fordern, welche sie erlangen können.

Man hat wohl vor 15 Jahren in Wisconsin gesehen, dass dieselben Menschen, welche 1874 mit Begeisterung die „Potter Law“ genehmigten, es 2 Jahre später am eiligsten mit der Zurücknahme hatten. Man sieht es heute in Jowa, wo die übertriebene Tarifgesetzgebung das Ergebniss gehabt hat, dass der Eisenbahnbau fast vollständig eingestellt ist, indem die durchschnittliche Vermehrung während der Jahre 1888 bis 1890 noch nicht 80 km erreicht. Man sieht es in gewissem Sinne im ganzen Nordwesten; Ende 1887 stellten die von Henry V. Poor unter Central, Northern und Nordwestern gruppirten Eisenbahnen ein Netz von 40 300 km dar, während die Südatlantic-, Golf- und Mississippithalgruppen nur 39 550 km zählten. Heute ist das Verhältniss umgekehrt; der Nordwesten hat nur 43 940 km, der Süden dagegen 49 420 km Eisenbahnen.

Die Gesetzgebungssucht hat übrigens die Tarife nicht in dem Maasse, wie man es hätte erwarten können, ermässigt; sie hat den Ertrag herabgedrückt, was ganz etwas anderes ist. Der durchschnittliche Tarif betrug 1882 in den Vereinigten Staaten 3,75 Cts. für 1 tkm; er ist 1886 auf 3,17 Cts., 1890 auf 2,84 Cts. gefallen. Die dem freien Spiel der Kräfte geschuldete Ermässigung ist also fast doppelt so gross als die infolge der neuen Gesetzgebung eingetretene. Die Erfahrung der Nordwestgruppe gestattet wohl vorauszusehen, was kommen wird; die durchschnittlichen Einnahmen für 1 tkm, eine natürliche Einheit des dem Verfrachter geleisteten Dienstes, sind von 5,89 Cts. in 1882 auf 4,34 Cts. in 1886 und 3,24 Cts. in 1890 gefallen. Es ist das eine fortschreitende Ermässigung, die unentwegt weiterschreitet. Prüft man dagegen die Einnahmen für 1 Zugkm, eine Einheit der von der Eisenbahn geleisteten Arbeit, so sieht man, dass die Einnahme von 6,552 Frcs. in 1882 auf 6,832 Frcs. in 1886 gestiegen, dann aber auf 5,186 Frcs. in 1890 gefallen ist. Die Lehre ist einfach: die als ein gewerbliches Geschäft geleitete Eisenbahnverwaltung verhindert nicht die Tarifermässigungen, aber sie verbindet diese Ermässigungen derart mit der guten Leitung der Eisenbahn, dass die Entwickelung der Unternehmung nicht beeinträchtigt wird. Die Mitwirkung des Gesetzgebers und der östlichen Behörden bei der Festsetzung der Tarife veranlasst gegenwärtig keine schnellere Ermässigung der Sätze und beeinträchtigt die Er-

*) Es muss hinzugefügt werden, dass die Gesetzgebung gegen die „Ringe“ (pools) zum Theil dadurch veranlasst wurde, dass derartige Verbände gerade anfingen, die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen und dass die Eisenbahnen die Wirkungen einer wenigstens ebenso sehr gegen die gewerblichen Unternehmungen als gegen die Eisenbahnen selbst gerichteten Gesetzgebung empfanden. Gesetze gegen die Verbände, die nicht besonders auf die Eisenbahnen abzielten, wurden (abgesehen von den Ergänzungsgesetzen in Maine, Missouri und Tenessee) 1889 in Kansas, Maine, Missouri, Nebraska, Nordkarolina, Tenessee und Texas, 1890 in Jowa, Kentucky, Michigan, Mississippi, Norddakota, Süddakota und Washington, endlich 1891 in Alabama, Illinois, Louisiana und Neumexiko gegeben.

träge der Gesellschaften so schwer, dass der Bau und die Entwickelung der Eisenbahnen verhindert sind.

Wo werden wir eine Grenze für diese unbesonnene Thätigkeit besonders im persönlichen Interesse der unmittelbar betheiligten Kreise finden? Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten kann etwas thun und hat gezeigt, dass er geneigt ist, es zu thun. In der Angelegenheit von Minnesota hat er die Lehre von unbeschränkten Rechten, die den Gesetzgebern bezüglich der Tariferstellung zuständen, mit ebenso grosser Entschiedenheit zurückgewiesen, wie er vor 12 Jahren die Lehre von den unbeschränkten Rechten der Gesellschaftsbeamten z. Z. der „Granger"-Angelegenheiten zurückgewiesen hat. Aber es vergeht viel Zeit, bevor man die Angelegenheiten vor den höchsten Gerichtshof bringen kann; der wirthschaftliche Widerstand kann schneller geführt werden als der gesetzliche. Die Geldleute mögen aufhören, ihr Kapital der Entwickelung von Eisenbahnlinien, die unter einer unglücklichen Gesetzgebung zu leiden haben, zu widmen und sie mögen sie auf die Entwickelung derjenigen Linien verwenden, denen die Freiheit geblieben ist, nach den Grundsätzen des Handelsverkehrs zu wirken. Die Lehre wird schnell und sicher begriffen werden.

Hier haben die zur Körperschaft vereinigten Finanzleute eine öffentliche Pflicht zu erfüllen; diese Pflicht ist nicht immer richtig verstanden worden. Die Finanzleute haben sich manchmal verleiten lassen, sich auf das Handeln mit den Werthen zu beschränken, anstatt des Versuchs, Einfluss auf die Leitung der öffentlichen Angelegenheiten zu gewinnen; ein schlagendes Beispiel dieser irrigen Auffassung ihrer Rolle wurde zur Zeit der Schaffung des Bundesverkehrsgesetzes gegeben. Dem Eifer der Zeichner während des Jahres 1886 und während der ersten Hälfte von 1887 ist ein allgemeines Misstrauen gefolgt. Es war unmöglich geworden, die Eisenbahnwerthe vortheilhaft zu handeln; unter diesen Umständen wurde ein Verein gegründet mit dem Zweck, das öffentliche Vertrauen zurückzuführen. Man beschäftigte sich nicht viel damit, es zu verdienen, sondern der Gedanke war vorherrschend, den Markt zu stützen; leider weigerte sich der Markt, sich stützen zu lassen. Hätte das Kapital der Aufforderung entsprochen, so würden wir das allein noch übrig gebliebene Mittel gegen die Gesetzgebungen der Staaten verloren haben.

Es ist wahrscheinlich, dass wir sehr nahe daran gewesen sind, die Grenze zu erreichen, von der aus sich ein derartiger Einfluss von selbst fühlbar gemacht hätte. Die Zahl der Eisenbahngesetzentwürfe hat dieses Jahr eine bedeutende Abnahme gegen das Vorjahr erfahren. Drei Jahre lang ist der Eisenbahnbau fast vollständig eingestellt worden, während der Verkehr ständig gewachsen ist und wenn sich der Verkehr vermehrt, während die Betriebslänge unverändert bleibt, so machen die Erträge selbst gegenüber einer feindseligen Gesetzgebung Fortschritte. Die Würdigung der Eisenbahnwerthe ist auf die Grundlage der gegenwärtigen Erträge gefallen, so dass die gewöhnlichen Ausgaben von Schuldverschreibungen nach ihrem Preis im August 1891 einen Zins von mehr als 5 % einbrachten und dass zahlreiche Anzeichen auf einen Aufschwung hindeuten. Es liegt in der Macht der Bankiers und Finanzleute unseres Landes dafür zu sorgen, dass dieser Aufschwung ständig und weniger krampfhaft als bisher auftritt; dazu aber müssen Sie sich als die Träger einer öffentlichen Aufgabe ansehen. Nur die Missbräuche der Eisenbahnen in der Vergangenheit haben die gegenwärtige Gesetzgebung ermöglicht; die unbesonnene Verdoppelung der Geleise hat sie verhängnissvoll gemacht. Bankiers und Finanzleute müssen die Aufsicht ihrer Eisenbahnen sichern und so die erste Gefahr beseitigen und sie müssen sich davor in Acht nehmen, dass sie etwa die Kapitalisten ermuthigen, jener Gefahr zu verfallen. Das wird von ihnen Arbeit und Uneigennützigkeit fordern, denn es ist für sie kein unmittelbarer Geldvortheil zu erlangen; aber nur um diesen Preis werden sie die Ehren- und Vertrauensstellung, die sie jetzt in der Gesellschaft einnehmen, aufrecht erhalten. Obgleich wir dem nicht gern ins Angesicht sehen, so muss doch gesagt werden, dass der Staatssozialismus vollständig zum Auftreten bereit ist. Die Finanzleute werden die Leitung der gewerblichen Angelegenheiten nur so lange behalten, als sie sich dazu geschickt zeigen; sobald sie ihre Unfähigkeit auch nur verdeckt eingestehen oder wenn sie unfähig sind, mit Rücksicht auf die Zukunft einige Geldopfer zu bewilligen, wird sich ein unwiderstehliches Streben nach dem Betriebe der Eisenbahnen und aller möglichen gewerblichen Unternehmungen durch den Staat geltend machen. Die Thatsache, dass der Staatsbetrieb oder Staatssozialismus, wie auch die angewendete Form sein mag, sich unfähig gezeigt hat, die eigenartigen Bedürfnisse, an welche die Amerikanische Bevölkerung gewöhnt ist, zu befriedigen, kann nicht verhindern, dass der Versuch gemacht werden wird. Meine Herren vom Verein der Bankiers, wir rechnen auf Sie, dass Sie zur Verhinderung dessen nach Maassgabe Ihres Einflusses beitragen!

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Der Betrieb der bisher der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellt gewesenen Strecke Csácza-Zwardon (21 km) ist am 1. Februar an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn übergegangen und es ist die genannte Strecke — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — den Vereinsbahnstrecken der Ungarischen Staatseisenbahnen ab- und denjenigen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu gerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 245 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Aufstellung und Beantwortung wichtiger technischer Fragen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 292 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Entwurf des neuen Betriebsreglements.

Dieser auf dem Berner Uebereinkommen beruhende, bekanntlich von den Delegirten der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Regierungen ausgearbeitete Entwurf wurde vom K. K. Handelsminister den Bahnverwaltungen zu dem Zwecke übermittelt, damit dieselben danach ihre Dienstvorschriften, Instruktionen und sonstigen damit im Zusammenhang stehenden Anordnungen abändern, bezw. hierfür derart die Vorbereitungen treffen, dass zugleich mit dem in Wirksamkeit tretenden internationalen Frachtübereinkommen auch das neue Betriebsreglement in Kraft treten könne. Der Entwurf zerfällt:

I. in Eingangsbestimmungen;

II. in allgemeine Bestimmungen, welche letzteren in 91 Paragraphen getheilt sind.

Die Bestimmungen entsprechen den Prinzipien des Berner Uebereinkommens für den internationalen Frachtenverkehr. Die wichtigsten (durch das Berner Uebereinkommen herbeigeführten) Aenderungen sind:

§ 7. Transportpreise, Tarife. Die Berechnung der Transportpreise erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Tariferhöhungen oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach der Veröffentlichung in Kraft, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war.

Für Deutschland ist folgende Zusatzbestimmung: Jede Preisermässigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den veröffentlichten Tarifen ist verboten und nichtig. Begünstigungen bei Transporten für milde und für öffentliche Zwecke, sowie solche im dienstlichen Interesse der Eisenbahnen sind mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig. Diese beiden Zusatzbestimmungen fehlen für Oesterreich-Ungarn.

V. Beförderungen für Expressgut. § 39. Begriff des Expressgutes. Die Eisenbahnen können in den Tarifen bestimmen, dass der Transport von Gütern, welche sich zur Beförderung in Packwagen eignen, auch wenn sie nicht als Reisegepäck zur Aufgabe gelangen, auf Gepäckschein oder auf besonderen Beförderungsschein zulässig ist.

Bei Abfertigung des Expressgutes mit Gepäckschein ist solcher in der Regel dem Absender auszuhändigen. Jedoch kann auf Verlangen des Absenders der Gepäckschein der Sendung beigegeben werden, wenn diese mit der vollen Adresse versehen ist.

VIII. Beförderung von Gütern. Unter dieser Abtheilung ist es der § 51, Inhalt des Frachtbriefes, welcher eine Zusatzbestimmung von Bedeutung enthält. Dieselbe betrifft die Routenvorschrift auf dem Frachtbriefe und die Abfertigung auf der billigsten Route.

Der Frachtbrief hat u. a. zu enthalten die etwaige Angabe des einzuhaltenden Transportweges, bezw. die Bezeichnung der Station, wo die Zollabfertigung stattfinden soll. In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. dass die Zollabfertigung immer in der vom Absender bezeichneten Station stattfindet;

2. dass keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;

3. dass die Lieferzeit der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

§ 61. Zahlung der Fracht. In diesen Paragraph wurde folgende Modifikation aufgenommen: Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden.

§ 63. Lieferfrist. Bei den Lieferfristen hat folgende Zusatzbestimmung Aufnahme gefunden: Ist der auf die Auflieferung des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder Festtag, so beginnt bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferzeit 24 Stunden später; falls der Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder Festtag ist, so läuft bei gewöhnlichem Frachtgut die Lieferzeit erst an dem darauf folgenden Werktage ab.

Wenn Frachtgut, dessen Lieferfrist am Sonnabend Mitternacht abläuft, an diesem Tage nach 6 Uhr Abends ankommt, läuft die Lieferzeit erst an dem darauf folgenden Sonntag um Mitternacht ab.

§ 64. Verfügungsrecht des Absenders. Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Verbandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde. Dieses Recht steht indess im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikates oder eines Aufnahmescheines dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat oder den Aufnahmeschein vorweist. Hat in diesem Falle die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt ohne die Vorzeigung zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, welchem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar.

Die Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach einem besonderen Formulare erfolgen.

§ 80. Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes. Wenn auf Grund der vorhergehenden Bestimmungen von der Eisenbahn für den gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen wurde.

§ 81. Höhe des Schadenersatzes bei ermässigten Ausnahmetarifen. Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport enthalten.

§ 87. Höhe des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferzeit. Wenn auf Grund der vorhergehenden Paragraphen für Versäumung der Lieferfrist Ersatz zu leisten ist, so können folgende Vergütungen beansprucht werden (hier folgen die im Berner Uebereinkommen festgesetzten Bestimmungen, welche wir früher mitgetheilt haben. Die Red.)

§ 90. Erlöschen der Ansprüche nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes. Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist usw.;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung der Lieferfrist, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage eingebracht wird;

3. Entschädigungsansprüche wegen Verluste usw. § 71.

§ 91. Verjährung. Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniss der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahr und im Falle des § 90 Nr. 1 in 3 Jahren. Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes des Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Handelsminister v. Baross vor seinen Wählern.

Anlässlich der nun fast beendigten Neuwahlen für das Ungarische Abgeordnetenhaus hielt der Handelsminister vor seinen Wählern in Raab eine sich über alle seine Ressorts erstreckende Rede. Er konstatirte, dass Ungarn heute bereits über ein Eisenbahnnetz disponire, dessen weittragende Wichtigkeit niemand zu leugnen vermöge. „Die Entwickelung des Staatsbahnensystems machte es zur Nothwendigkeit, dass die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn verstaatlicht wurde.“ In den Staatsbahnen sei jetzt bereits ein Kapital von mehr als 700 Millionen investirt. Deswegen lasse er es nie ausser Acht, dass alles geschehe, was zur Sicherung und Steigerung des Einkommens der Staatsbahnen von Nöthen ist. Er wisse, dass auch in der rationellen Befriedigung der ökonomischen Interessen ein gewichtiger finanzieller Nutzen liege. Trotzdem könne er konstatiren, dass das materielle Erträgniss der Staatsbahnen ungeachtet der bedeutenden Tarifherabsetzungen ein befriedigendes sei. Dieser Schutz der ökonomischen Interessen im Einklange mit den Rücksichten auf das finanzielle Erträgniss werde dahin wirken, dass die Institution der Staatsbahnen noch mehr erstarke und dass deren Mitwirkung für das Aufblühen des Landes nur noch heilsamer sein werde. Von solchen Gesichtspunkten geleitet, werde er bestrebt sein, die Eisenbahntarifpolitik noch weiter im Dienste der wirthschaftlichen Interessen zu entwickeln. Er werde nach Möglichkeit die materielle Lage der Eisenbahnbeamten zu verbessern suchen. Er beabsichtige gradatim den Bestand der Verkehrsmittel zu steigern: es werde nothwendig sein, die Donau an mehreren Stellen zu überbrücken, sowie die sowohl vom strategischen als auch kommerziellen Gesichtspunkte aus in der Marmaros zur Landesgrenze führende Bahnlinie zu erbauen. Den Vizinalbahnen werde auch in der Zukunft eine besondere Sorgfalt zugewendet werden. In den letzten 3 Jahren wurden 1 282 km solcher Bahnen eröffnet, und im Jahre 1891 allein wurden für solche Zwecke 85 Millionen investirt.

Die Unterkrainer Bahnen.

Das „R.-G.-Bl.“ vom 30. Januar d. J. publizirt die Konzessionsurkunde für diese Bahnen. Durch dieselbe wird dem Fürsten Karl Auersperg und dem Freiherrn Josef v. Schwegel das Recht zum Bau und Betrieb einer als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Lokomotiveisenbahn von Laibach über Grosslupp, Treffen und Rudolfswerth nach Straza mit einer als Lokalbahn herzustellenden Abzweigung von Grosslupp nach Gottschee für die Dauer von 90 Jahren ertheilt. Für die den Gegenstand dieser Konzessionsurkunde dienenden Bahnen wird nebst der üblichen Stempel- und Gebührenfreiheit die 30jährige Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer gewährt. Der Bau dieser Eisenbahnen muss binnen $2^1/_2$ Jahren vollendet sein. Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, zur Deckung der Kosten dieser Bahn eine Aktiengesellschaft zu gründen, Prioritätsobligationen im Höchstbetrage von 7 Millionen Gulden auszugeben und Prioritätsaktien zu emittiren. Die Regierung ist ermächtigt, voll eingezahlte Stammaktien dieser Bahn im Betrage von 2,5 Millionen Gulden zu übernehmen; die Betheiligung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Beschaffung des restlichen, mit 7,5 Millionen Gulden veranschlagten Baukapitals durch Ausgabe von Stammaktien, Prioritätsobligationen und eventuell Prioritätsaktien gedeckt wird, dass vom Lande Krain 500 000 fl. und von den Interessenten 600 000 fl. in Stammaktien übernommen werden. Der Betrieb der beiden Bahnen wird während der ganzen Konzessionsdauer vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, unter bestimmten, in der Konzessionsurkunde präzisirten Bedingungen die Bahnen jederzeit einzulösen.

Lokalbahn Wels-Unter-Rohr.

Der Lokalbahngesellschaft Wels (Haiding)-Aschach wurde die erbetene Konzession zum Bau und Betriebe einer Lokalbahn von der Station Wels der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg über Steinhaus und Kremsmünster nach Unter-Rohr zum Anschluss an die Kremsthalbahn daselbst ertheilt. Für die Vollendung des Baues dieser Lokalbahn ist ein Termin von längstens $1^1/_2$ Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, festgesetzt. Die effektiven Baukosten dieses Lokalbahnunternehmens wurden einschl. eines Effektivbetrages von 119 000 fl. für den Fahrpark und von 10 000 fl. für den Reservefonds mit 882 000 fl. veranschlagt. Bezüglich des Betriebes auf der fraglichen Linie ist seitens der Lokalbahngesellschaft die Vereinbarung eines Betriebsvertrages mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

Mitterdorf-Veitsch: Vorkonzession.

Das Handelsministerium hat dem Bauunternehmer Vincenz Gottscheber in Kindberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokal- oder Schleppbahn von der Station Mitterdorf der Südbahngesellschaft nach Veitsch, bezw. bis Rad, auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Verhandlungen über Eisenbahnprojekte.

a) Dem Handelsministerium wurde eine Petition der betreffenden Gemeinden und Handelskammern um den Bau der Bahn Meran-Landeck überreicht.

b) Wegen Ausbaues der Podolischen Eisenbahnen, namentlich der Linie Tarnopol-Skala-Zaleszczyki, wurde dem Polenklub ein ausführliches Memorandum vorgelegt. Im Lande haben sich zwei Konsortien gebildet, welche bereits freiwillige Geldbeiträge aufgebracht haben. Es sei daher bei der Regierung auf den Bau dieser Bahnen zu dringen.

c) Der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hat die Petitionen der betreffenden Gemeinden um den Bau der Lokalbahn Blatna-Strakonitz der Regierung zur eingehendsten Würdigung und besonderen Berücksichtigung abgetreten.

d) Das Handelsministerium hat mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der Trassenrevision der projektirten normalspurigen Eisenbahn Teplitz-Lobositz die Trassenführung dieser Bahn prinzipiell genehmigt.

Eine Transportsteuer in Oesterreich.

Wie mehrere Blätter mittheilen, soll die Regierung die Absicht haben, die Einführung einer Transportsteuer noch in dieser Session beim Parlamente zu beantragen, gegen welche der Niederösterreichische Gewerbeverein petitionirt. Die Transportsteuer soll im Personen- und Gepäckverkehr 10 %, im Güterverkehr 5 % betragen, für Eilgüter 7 % der totalen Frachtsumme. Auf Grund dieser Sätze lässt sich der Ertrag der geplanten Transportsteuer ungefähr berechnen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellen sich nämlich auf beiläufig 50 Millionen Gulden. Bei einer Steuer von 10 % ergäbe dies einen Betrag von 5 Millionen Gulden. Die Einnahmen aus dem Eilgüterverkehr betragen ungefähr 4 Millionen Gulden, und bei einem Satze von 7 % würde die Steuer etwa 0,28 Millionen Gulden abwerfen. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr lassen sich auf 160 Millionen Gulden taxiren und würden bei einem Satze von 5 % eine Steuer von 8 Millionen Gulden liefern. Summirt man diese Posten, so gelangt man zu einem Ertrage von etwa 13 Millionen Gulden, von welchem jedoch die jetzige Einnahme aus den Fahrkartenstempeln, die 1,2 Millionen Gulden ausmacht, in Abzug zu bringen wäre. Die Ergiebigkeit der geplanten Transportsteuer wird sonach mit 10 bis 12 Millionen Gulden geschätzt. Diese Abgabe würde eine tief einschneidende Wirkung auf den Güterverkehr ausüben, weil es zahlreiche Kategorien von Waarentransporten gibt, bei denen die Herabminderung der Tarifsätze im neuen Gütertarif die Höhe von 5 % nicht erreicht hat. Dies gilt namentlich von dem Ausnahmetarif I, in welchen die Kohle fällt. Gerade bei diesem Massenartikel ist der Tarif auf weitere Distanzen über 370 km nur ganz unwesentlich ermässigt worden, und hier würde eine Transportsteuer von 5 % eine direkte Tariferhöhung im Vergleiche mit jenem Zustande bedeuten, welcher vor der Tarifreform herrschte. — Es ist zu bemerken, dass in Ungarn eine Transportsteuer von nur 2 % für Frachtgüter seit lange besteht.

Tarifbegünstigungen für Mühlen.

Im Handelsministerium fand eine Konferenz mit den Vertretern der grösseren Privatbahnen statt, um über die von den Mühlen gewünschte Herabsetzung der Getreidetarife zu berathen. Seitens der Privatbahnen wurde eingewendet, dass derartige Begünstigungen der Mühlen immer zu Missbräuchen Anlass gegeben haben, da es sich in der Regel nicht feststellen lasse, ob eine Mühle nicht mehr als ihren Bedarf zu dem reduzirten Tarif bezieht. Schliesslich erklären sich die Privatbahnen bereit, für die Mühlen eine 15 % Ermässigung der Gütertarife zu bewilligen, während die Staatsbahnen eine 17 % Ermässigung gewähren. Im Verkehre von Galizien und Ungarn bestehen bereits solche Begünstigungen, es handelt sich also um eine Ausdehnung der Maassregel.

Die Verstaatlichung der beiden Duxer Eisenbahnen.

Das Handelsministerium hat an die Verwaltungen der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Bahn einen Erlass gerichtet, durch welchen mit Bezug auf die gemeinschaftlich überreichte Protesteingabe dem Verwaltungsrathe eröffnet wird, dass der Handelsminister im Hinblick auf die der Staatsverwaltung zustehenden Rechte den gedachten Protest nicht als begründet zu erkennen vermöge. Weiter wird das Bedauern darüber ausgesprochen, dass die Verwaltung es abgelehnt hat, die protokollarische Uebergabe der Bahn an die mit der Vollziehung des bezüglichen Uebernahmeaktes betrauten Organe der Generaldirektion zu veranlassen. Im Falle der Aufrechthaltung dieser Weigerung behält sich der Minister vor, die nach dieser Sachlage sich ergebenden Maassnahmen ohne weiteres Einvernehmen mit den Gesellschaften zu treffen. Er ist indess nach wie vor bereit, zu einer gütlichen Verständigung über die schwebenden Fragen die Hand zu bieten, sobald der Verwaltungsrath zu der Einsicht gelangt, dass der von demselben eingeschlagene Vorgang wohl kaum im Interesse der gesellschaftlichen Aktionäre gelegen sein dürfte, deren begründeten und billigen Ansprüchen die Staatsverwaltung gern Rechnung tragen will.

Die geheimen Refaktien und der neue Lokaltarif der Ungarischen Staatsbahnen.

Das Ungarische offizielle „Eisenbahnblatt“ hat mit der Publikation der bisher geheim gehaltenen Refaktienverträge begonnen. Der Handelsminister veröffentlicht zwar nicht den Wortlaut der Verträge, aber doch deren wesentlichen Inhalt, und zwar in der üblichen Form der amtlichen Refaktienpublikationen. Die erste der verlautbarten Refaktien betrifft den Verkehr von und nach Serbien für Güter aller Art. Dieselbe bedingt die Garantie einer Frachteinnahme von 450 000 Frcs. jährlich. Von dieser garantirten Frachtsumme muss für den Triest-Fiumaner Verkehr so viel erzielt werden, dass aus den bis zur Serbischen Grenze entfallenden Antheilen mindestens eine Frachteinnahme von 70 000 Frcs. sich ergibt. Ausserdem enthält die Publikation die Verpflichtung, dass der Verfrachter sich kontraktlich verpflichten muss, seine gesammten Sendungen ausschliesslich auf dem Bahnwege zu befördern, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Rückvergütung der Refaktie, welche 25 % der offiziellen Rate bis zur Serbischen Grenze beträgt, erlischt. Die zweite Publikation betrifft den Verkehr lediglich nach Rumänien für Güter aller Art. Hier ist eine Frachteinnahme von jährlich 300 000 Frcs. bedungen, ohne besondere Quote für den Triest-Fiumaner Verkehr. Auch hier gilt die Bedingung der ausschliesslichen Beförderung mit der Bahn. In diese Refaktie ist aber auch die Station Bazias aufgenommen worden, was bisher nicht der Fall gewesen ist. Dieser Umstand ist deshalb bemerkenswerth, weil an diese Station der Schifffahrtsdienst der Ungarischen Staatsbahnen anschliesst. Ferner wird auch der viel besprochene Pflaumenvertrag publizirt. Es wird jetzt im allgemeinen nur eine Auflieferung von 25 000 t beansprucht, von welchem Quantum nur 1 500 t nach Fiume und Triest zu befördern sind. Dagegen sind die niedrigeren und die Zwischenskalen weggefallen, und es wurde lediglich die höchste Skala beibehalten. Die Publikation fordert ferner von dem Frachtaufnehmer einen Kautionserlag von 10 000 fl. und auch hier ist der Verfrachter verpflichtet, ausschliesslich den Bahnweg zu benutzen, widrigenfalls die erlegte Kaution zu Gunsten der Ungarischen Staatsbahnen verfällt. Für die Ueberfuhr von Gunja-Brcka wird eine Gebühr von 12 kr. durch die Agentie der Ungarischen Staatsbahnen eingehoben, eine Gebühr, welche der bisherige Unternehmer den Parteien stets bis zur Höhe von 8 kr. rückvergütet hat und welche ihm selbst stets auch von der Bahnverwaltung zurückerstattet worden ist. Von einer ähnlichen Rückvergütung ist in der gegenwärtigen Publikation keine Rede mehr. Eine vierte Veröffentlichung bezieht sich auf den Verkehr von den Pflaumenstationen nach dem westlichen Auslande und bedingt die Auflieferung eines Quantums von 3 000 t und unter denselben erschwerenden Bedingungen eine Kaution von 2 500 fl. In der weiter erschienenen Nummer des offiziellen „Eisenbahnblattes“ wurde die Refaktie für Eisenwerke bis zur Serbischen Grenze publizirt, welche bisher stets eine geheime war. Es fehlt aber darin die Benennung der an den Stationen der Ungarischen Staatsbahnen liegenden Eisenwerke, so dass aus dem Tarife die Provenienz ausgemerzt ist. Auch hierdurch wurde eine früher bestandene Beschwerde beseitigt. Die Publikation der früher geheim gehaltenen Refaktien wird noch fortgesetzt werden. Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen hat den neuen Lokaltarif mit Gültigkeit vom 1. Februar 1892 versendet. Auch in diesem sind sehr namhafte Aenderungen eingetreten. Der umgearbeitete Lokaltarif ist ein dicker Band und erheischt ein genaues Studium, um alle Aenderungen konstatiren zu können. Die wichtigsten derselben dürften darauf hinauslaufen, dass die meisten Ausnahmebegünstigungen für Ungarische Provenienzen beseitigt erscheinen. Hoffentlich wird durch die nun vollzogenen und noch bevorstehenden Publikationen den geheimen Refaktien ein Ende bereitet und in Ungarn wieder ein Zustand geschaffen werden, welcher die Vertragstreue der Monarchie weiterhin ausser allen Zweifel stellt.

Die Transporteinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die „Zsch. f. Eisb.“ bringt in ihrer letzten Nummer einen Ausweis über die Transporteinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen.

Die Ziffern dieses Ausweises scheinen offiziellen Quellen entnommen zu sein und erregen insofern ein grösseres Interesse, als sich aus ihnen ergeben würde, dass die Befürchtungen, welche man bezüglich des Einflusses der herabgesetzten Frachtentarife hegte, die mit 1. Juli 1891 in Wirksamkeit getreten sind, sich nicht erfüllt haben. Nach dem erwähnten Ausweise für das Jahr 1891 betragen nämlich, vorbehaltlich der definitiven Abrechnungen für das letzte Quartal, die Jahreseinnahmen der eigentlichen Oesterreichischen Staatsbahnen (westliche Staatsbahnen, Triest-Herpelje-Istrianer Bahn, Dalmatinische und nordöstliche Staatsbahnen) im ganzen 51 574 292 fl. und mithin um 547 170 fl. mehr als im Jahre 1890. Dass aber die Reduktion der Frachtentarife doch ihre Wirkung nicht verfehlt hat, beweist die Thatsache, dass, während nach den offiziellen Ausweisen die Betriebseinnahmen des ersten Semesters 1891 gegen die gleiche Periode des Vorjahres ein Plus von 724 860 fl. gezeigt haben, im zweiten Semester ein Abfall von 177 690 fl. von den Mehreinnahmen sich herausgestellt hat, indem das oben angegebene Jahresplus um diesen Betrag geringer erscheint, als das Mehr des ersten Semesters. Da die definitiven Ziffern uns nicht vorliegen und auch für das Anwachsen der Betriebsausgaben jeglicher Maassstab fehlt, so lässt sich eine endgültige Ansicht über den Effekt der Tarifreduktion auf die Einnahmen der Staatsbahnen noch nicht aussprechen. Jedenfalls ist der bisher zu Tage getretene Abgang bei den Betriebseinnahmen weit unter dem vor der Einführung des neuen Tarifes berechneten Entgange zurückgeblieben.

Der Kohlentarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eine Zuschrift der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an die Wiener Handelskammer theilt über die Abhilfe der Kohlenvertheuerung in Wien mit, dass die seit 1. Januar 1890 gewährte Frachtermässigung von 2 kr. für 100 kg für Sendungen mineralischer Kohle nach Wien-Nordbahnhof und nach Floridsdorf-Donaufeld, nicht, wie der Bericht angibt, nur für Ostrauer und Dombrau-Karwiner Kohle, sondern für sämmtliche nach den genannten Bahnhöfen über die Linien der Nordbahn rollende mineralische Kohle ohne Unterschied der Provenienz zugestanden wurde. Dieser Preisnachlass ist infolgedessen im Jahre 1890 einem Kohlenquantum von 11 246 053 Metercentnern mit einer Summe von 224 921 fl. zu gute gekommen, während er sich nach der Annahme der Kammer auf kaum den dritten Theil, nämlich nur auf 3 218 936 Metercentner mit einer Geldsumme von 64 379 fl. erstreckt hätte.

Zugverspätungen im Monat Dezember 1891.

In jenem Monat kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende grössere Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 250, bei den Personenzügen über 20 Minuten 719, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 105, im ganzen 1 074. Die Anzahl der Veranlassungen, durch welche sämmtliche Verspätungen herbeigeführt wurden, betrug: durch Abwarten von Zügen 1 036, durch Post- und Polizeiamtshandlungen 170, durch Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 607, durch atmosphärische Einflüsse 31, durch Hindernisse auf der Bahn 5, durch falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen 2, durch mangelhaften Zustand der Bahn 2, durch Schadhaftwerden von Fahrzeugen 22, durch andere Gründe 5.

Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 133.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Endlich soll unsere Monarchie von dem Unheil eines zerrütteten Geldwesens befreit werden; die Vorarbeiten für die Valutaregulirung werden von den Finanzministern der beiden Reichshälften energisch betrieben. Von ihrer glücklichen Durchführung wird eine neue Zeit für unser gesammtes Wirthschaftsleben datiren. Auch unser Verkehrswesen steht an der Schwelle einer grossen Epoche; es gibt kein Eisenbahnunternehmen, von der Staats-, Nord- und Südbahn angefangen bis hinab zur kleinsten Lokalbahn, welches nicht aus den nun in Kraft getretenen Zoll- und Handelsbündnissen reichlichen Nutzen ziehen wird. Schon in der letzten Zeit gingen täglich 120 Wagen Holzladungen mit den Trajekten über den Bodensee nach Frankreich. 60 000 bis 80 000 t Böhmische Braunkohlen gingen nach Sachsen. Die steigende Richtung der Bahnaktien war vorwiegend; es notirten: Nordbahn (2880), Galizische Carl Ludwigbahn 212, Staatsbahn 296, Nordwestbahn 216,50, Elbethalbahn 238,50 (voraussichtliche Dividende 11 bis 12 fl.), Böhmische Westbahn (Verstaatlichungsgerüchte) 349, Buschtehrader Lit. B. 469,50 und Südbahn 92,75 unterlagen infolge von Realisirungen einem schwachen Rückgange. Von Prioritäten waren besonders die 4 % Ungarisch-Galizischen zum Kurse von 91 gesucht.

Aus Russland.

Ueber den Rücktritt des Kommunikationsministers v. Hübbenet wird aus St. Petersburg geschrieben: Einem Kaiserlichen Befehl zufolge werden seit Neujahr in jeder Sitzung des Ministerkomitees detaillirte Berichte über die Lage der Volksverpflegung, den Saatenstand, die Getreidevorräthe im Innern und die Beförderung der letzteren in die von der Missernte betroffenen Gebiete seitens der ressortirenden Ministerien des Innern, der Finanzen und der Kommunikationen für die letzte Berichtswoche vorgelegt. Diese Berichte sind sehr eingehend gehalten und geben ein klares Bild der Maassnahmen, die von der Regierung und den Landschaften zur Bekämpfung des Missstandes in den bekannten 17 Gouvernements des Reichs getroffen wurden. Der fällige Bericht des Kommunikationsministers war mit der Motivirung ausgeblieben, dass das schriftliche Referat des zur Beseitigung der Getreideansammlungen an den Eisenbahnen des Südens kommandirten Generalinspektors, Obersten von Wendrich, diesmal durch einen mündlichen Bericht desselben ersetzt werden solle, da Oberst v. Wendrich auf einige Tage nach St. Petersburg behufs Ergänzung seiner Vollmachten abgereist sei. Auf Vorschlag des Ministers des Innern wurde eine spezielle Kommission unter Vorsitz des Gehilfen des Kommunikationsministers, Geheimen Raths Jewreinow, und unter Theilnahme der Direktoren der Eisenbahndepartements des Finanz- und des Kommunikationsministeriums, des Wirklichen Staatsraths Witte und des Leiters der Kronseisenbahnen, Generallieutenants Petrow, eingesetzt. Der dieser Kommission vorgelegte Bericht des Obersten v. Wendrich ist als unmittelbare Ursache der längst erwarteten und nunmehr erfolgten Verabschiedung des Kommunikationsministers, Geheimen Raths v. Hübbenet, zu betrachten, welche eine ganze Reihe von Reformen in dem Eisenbahnwesen Russlands nach sich ziehen dürfte und den Abschluss eines seit 1½ Jahren bestehenden prinzipiellen Gegensatzes zwischen dem Finanz- und dem Kommunikationsminister bildet. Diese prinzipielle Opposition hat dem Finanzministerium nicht selten grundsätzliche Hindernisse in der ruhigen Durchführung seines Finanzprogramms bereitet und ist auch des öfteren Gegenstand der Erörterung in der Presse des In- und Auslandes gewesen.

Dem Vernehmen nach wird beabsichtigt, das Tarifwesen der Kronseisenbahnen und der Privateisenbahnen nach dem jetzt erfolgten Rücktritt des Barons v. Hübbenet an das Finanzministerium übergehen zu lassen.

Aus Asien.

Türkei.

Ende 1891 waren auf der Anatolischen Eisenbahn Haidar-Pascha-Ismidt-Angora (486 km) 4 568 000 cbm oder 87 % der gesammten Erdarbeiten und 115 236 cbm oder 90 % der gesammten Maurerarbeiten fertiggestellt. Die Aufbringung der Brücken ist zu vier Fünfteln erledigt und die Tunnelarbeiten sind bis auf die Befestigung des Tunnels Nr. 7 beendigt. Das Oberbaumaterial ist sämmtlich bestellt und 53 000 t oder 81 % des Gesammtbedarfs bereits geliefert. Die Schienenlegung ist auf den ersten 180 km der neuen Strecke Ismidt-Angora beendigt; der Betrieb umfasst bis jetzt ausser der alten Linie Haidar-Pascha-Ismidt (92 km) die Strecke Ismidt-Biledjik (140 km), also im ganzen 232 km. Die folgende Strecke Biledjik-Inönyü (48 km) ist bereits betriebsfähig und wird im Februar d. J. in Betrieb genommen werden; die Fortsetzung bis Eskischehr, dem alten Doryläum (34 km), wo die Bahn die Hochebene von Kleinasien erreicht, wird im April d. J. eröffnet werden. Jenseits Eskischehr, auf der Hochebene selbst, sind bauliche Schwierigkeiten derart, wie sie auf der ersten Hälfte der Linie, im Aufstieg zur Höhe, zu überwinden waren, nicht mehr zu bewältigen, und die Eröffnung der ganzen Bahn bis Angora im letzten Viertel dieses Jahres erscheint völlig gesichert.*)

Zwischen dem Direktor Nagelmackers, als Inhaber der Konzession für die Eisenbahn Panderma-Konia, und dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist vorbehaltlich der

*) Nach Französischen Nachrichten ist die Eröffnung der Strecke Biledjik-Inönyü schon zweimal verschoben worden, weil der nicht weit hinter Biledjik gelegene, etwas über 1 000 m lange Tunnel Nr. 7 auf seinen letzten 240 m Rutschungen gezeigt hat, die man sich bisher vergeblich bemüht habe, aufzuhalten. Sollte es sich endgültig als unmöglich erweisen, das Gestein zum Stehen zu bringen, so müsste die Gesellschaft — nach dieser Nachricht — ihre Linie durch ein anderes Thal führen und sie dadurch um etwa 5 km verlängern; dies würde einen Verlust von etwa 6 000 000 Frcs. bedeuten, da ausser dem Tunnel auch zwei am Ausgang des Tunnels gelegene, mit grossen Kosten hergestellte prächtige Thalbrücken über tiefe Bergschluchten aufgegeben werden müssten.

Genehmigung des Sultans ein Abkommen wegen Uebertragung des Betriebes der Eisenbahn Smyrna-Cassaba an Herrn Nagelmackers getroffen worden.

Die Satzungen der von John Pilling, dem Inhaber der Konzession für die Eisenbahn Akka-Damaskus, zu deren Bau und Betrieb gebildeten Gesellschaft sind am 8. Dezember 1891 vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt und dem Justizminister behufs gesetzlicher Veröffentlichung übersandt worden.

Die Société du chemin de fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements hat am 15. Dezember 1891 18 000 Stück 5 % steuerfreie Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth, die halbjährlich zu verzinsen und innerhalb 68 Jahren zu tilgen sind, in Paris, Lyon und London zum Preise von 450 Frcs. zur Zeichnung auflegen lassen. Aus den der Zeichnungseinladung beigegebenen Erläuterungen ist folgendes hervorzuheben: Die auf Grund des Kaiserlichen Firman vom 28. Oktober 1888 im Dezember 1889 gebildete Gesellschaft hat die Konzession für die Linie Jaffa-Jerusalem endgültig für 71 Jahre erhalten; ausserdem hat sie das Recht zum Bau von Zweigbahnen in der Richtung auf Damaskus bis Nabulus sowie in der Richtung auf Port-Saïd bis Gaza. Der Gesellschaftssitz ist Jaffa, der Sitz der Verwaltung Paris. Das 4 000 000 Frcs. betragende, vollständig eingezahlte Grundkapital zerfällt in 8 000 Antheilscheine von je 500 Frcs.; ausserdem hat die Hauptversammlung vom 30. Dezember 1889 die Ausgabe von 20 000 Stück 5 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. genehmigt. 18 000 Stück dieser Schuldverschreibungen bilden den Gegenstand der gegenwärtigen Ausgabe und sind im Verein mit dem Grundkapital zur Vollendung der Linie Jaffa-Jerusalem bestimmt, während die verbleibenden 2 000 Schuldverschreibungen zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Zweigbahnen sowie für unvorhergesehene Ausgaben zurückbehalten sind.

Die Société de travaux publics et constructions, welcher der Bau der Linie Jaffa-Jerusalem in Gesammtverdingung übertragen ist, hat auch während des Baues und des ersten Betriebsjahres die Verwaltungskosten, die Zinsen der Schuldverschreibungen, sowie alle sonstigen Ausgaben zu bestreiten und erhält dafür den Betrag des Grundkapitals sowie den Ertrag der 18 000 Schuldverschreibungen. Die Linie Jaffa-Jerusalem ist 87,5 km lang und führt beim Verlassen von Jaffa durch die berühmten Orangengärten dieser Stadt, berührt dann Lydda und Ramleh inmitten der ausgedehnten Olivenpflanzungen, die den Reichthum dieser Gegenden ausmachen, und steigt endlich in dem fruchtbaren Thale des Wady Surar nach Jerusalem hinauf. Der Bau wurde am 1. April 1890 in Angriff genommen und so gefördert, dass am 4. Dezember 1891 die von Jaffa beginnende, 46 km lange Anfangsstrecke eröffnet werden konnte und die Reststrecke im Frühjahr 1892 in Betrieb gesetzt werden wird. Der Bahnhof Jaffa ist mit dem Hafen durch ein 1,5 km langes, vorläufiges Geleis verbunden und mit einem fahrbaren Krahn zur direkten Umladung von Schiff zu Bahn und umgekehrt versehen.

Der voraussichtliche Verkehr ist von der Gesellschaft nach Angaben, die an Ort und Stelle gesammelt wurden, nach den Französischen Konsulatsberichten und nach den amtlichen Uebersichten des Hafenverkehrs von Jaffa veranschlagt. Nach den so veranstalteten Schätzungen, die von dem Gesellschafts-Oberingenieur Bonnafous und von dem in keinem Abhängigkeitsverhältniss zur Gesellschaft stehenden Ingenieur Drouin geprüft wurden, würde sich aus dem Personen- und Güterverkehr wenigstens eine Einnahme von 1 180 000 Frcs. ergeben. Die Betriebsausgaben sind nach einem mit der Société de travaux publics et constructions abgeschlossenen Betriebsvertrage je nach der Einnahme auf 50—59 % der Einnahme festgesetzt, so dass mindestens ein jährlicher Reinertrag von 600 000 Frcs. verbleiben würde, während die Verzinsung und Tilgung der 18 000 Schuldverschreibungen jährlich nur 467 000 Frcs. erfordert. Die Gesellschaft hat die Ueberzeugung, dass diese Veranschlagungen schnell überschritten werden. Die wirthschaftliche Lage von Palästina verbessert sich fast täglich; die Bevölkerung von Jaffa, die vor einigen Jahren erst aus 12 000 Seelen bestand, zählt heute deren 30 000, diejenige von Jerusalem ist in derselben Zeit von 25 000 auf 50 000 Einwohner gestiegen. Auch die Zahl der Katholischen, Griechischen, Israelitischen, Muselmännischen und Russischen Pilger vermehrt sich von Jahr zu Jahr und die Eisenbahn wird diesen Verkehr um so mehr begünstigen, als sie Sicherheit, Schnelligkeit und Leichtigkeit der Verbindungen, 3 bisher in Palästina ganz unbekannte Dinge, bietet. Der Verkehr des Hafens von Jaffa, der regelmässig von den Dampfern der Messageries maritimes, des Oesterreichischen Lloyd, der Aegyptischen Gesellschaft Khedive und der Russischen Dampfschiffsgesellschaft besucht wird, ist in 8 Jahren von 212 000 auf 460 000 t und der von den Pilgern auf der Strasse Jaffa-Jerusalem gezahlte Wegzoll im gleichen Zeitraum von 94 000 auf 245 000 Piaster gestiegen. Wenn alle diese Sendungen der Eisenbahn zufielen, so würde ihr eine Betriebseinnahme von fast 1 800 000 Frcs. sicher sein; die Gesellschaft hat sie jedoch vorsichtshalber nur mit 1 180 000 Frcs. veranschlagt.

Australische Eisenbahnen.

Nach den Londoner „Railway News“ sind jetzt in Australien 15 590 km, in Neu-Seeland 3 140 km und in Tasmania 600 km Eisenbahnen vorhanden. Dieselben vertheilen sich auf eine Bevölkerung von 3 786 000 Köpfen und auf eine Fläche von 8 200 000 qkm (140 000 Deutsche Quadratmeilen).

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Kolonien und der Tag der Eröffnung der ersten Eisenbahn in jeder Kolonie folgen hierunter:

	km	erste Bahn eröffnet
Victoria	4 450	14. Sept. 1854
Neu-Süd-Wales .	3 520	25. „ 1854
Queensland . . .	3 400	31. Juli 1865
Südaustralien . .	2 910	16. April 1856
Westaustralien .	1 310	— 1873
Neu-Seeland . . .	3 140	1. Dez. 1863
Tasmania	600	19. Febr. 1871
zusammen	19 330	

Sehr zum Schaden eines billigen Gütertransportes sind in Australien 3 verschiedene Spurweiten vorhanden. In Neu-Süd-Wales beträgt die Spur allgemein 1,435 m, obgleich eine Linie, welche mit einer der Victoriabahnen in Verbindung steht, die in der Kolonie Victoria übliche Spur von 1,600 m aufweist. Diese Spur findet sich auf den meisten Südaustralischen Bahnen wieder, immerhin haben über 1 100 km der letztgenannten Bahnen eine Spurweite von 1,168 m. Letztere Spurweite findet sich bei allen Bahnen der Kolonien Queensland, Westaustralien, Neu-Seeland und Tasmania.

Die Australischen Eisenbahnen haben sich sehr rasch entwickelt. Während noch im Jahre 1870 die gesammte Streckenlänge 1 530 km betrug, war sie im Jahre 1885 bereits auf rund 13 000 km angewachsen, und jetzt liegt ungefähr 1/7 des Landes nicht mehr als 32 km von der Eisenbahn entfernt, d. h. es kommt ungefähr 1 km Eisenbahnstrecke auf 425 qkm. Die besonders kräftige Entwickelung der Bahnen in den Kolonien Neu-Süd-Wales, Queensland und Victoria ist zum Theil dem Umstande zuzuschreiben, dass sich in den beiden erstgenannten Kohle, wenn auch nicht in erheblichen Mengen, findet, und dass die Industrie ihren Sitz hauptsächlich in Victoria aufgeschlagen hat. Hier entfällt 1 km Eisenbahn auf 67 qkm. Die Bahnen der übrigen Kolonien sind meist auf die Verfrachtung landwirthschaftlicher Produkte, zumeist Wolle, angewiesen, und nicht besonders gewinnbringend.

Die durchschnittlichen Baukosten haben für das Kilometer rund 130 000 ℳ betragen, und zwar stellten sich die Kosten für die 1,435 m-Spur in Neu-Süd-Wales auf 192 000 ℳ, die der 1,600 m-Spur in Victoria auf 170 000 ℳ und die der 1,168 m-Spur in Westaustralien auf 63 000 ℳ durchschnittlich für das Kilometer. Man sieht hieraus, dass die Spurweiten nicht ausschlaggebend für die Baukosten gewesen sind. Die durchschnittliche Reineinnahme aller Bahnen betrug 1885 3,55 % der Baukosten. Hieraus ergibt sich ein erhebliches Defizit in den jährlichen Budgets der Kolonien, was jedoch mit Rücksicht auf die Entwickelung des Landes gern ertragen wird.

Rs.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Diebstahl einer zum Reisegepäck gehörigen Sache.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Fassung des Gesetzes in der Bezeichnung des Diebstahlsobjektes, ‚eine zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörigen Sache‘, ist eine sehr allgemeine; sie umfasst die Gegenstände sowohl während der Beförderung als auch während der Ruhe und jedenfalls so lange, bis sie an den Ort ihrer Bestimmung gelangt sind. Dem Umstande, dass der Fuhrmann von der Aufgeberin des demnächst von dem Angeklagten gestohlenen Kastens nur den Auftrag hatte, denselben bis auf den Judenring in Görlitz zu befördern und ihn dort abzusetzen, ist ein entscheidendes Gewicht nicht beizulegen. Die Dauer einer Beförderung beschränkt sich nicht auf die Thätigkeit eines oder der einzelnen Transportmittel, bestimmt sich vielmehr nach ihrem Zwecke überhaupt. Der Zweck der Beförderung der in dem Kasten befindlichen Waaren vom Markt zu Lauban nach Görlitz war aber, wie der Vorderrichter selbst annimmt, kein anderer, als der, die Waaren wieder in den

Besitz der Absenderin in Görlitz zu bringen und es kann daher nur angenommen werden, dass der Kasten Gegenstand der Beförderung war, bis dieser Zweck erreicht war. Nach den thatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters ist der Diebstahl auf einem öffentlichen Platze erfolgt, bevor die Absenderin den Kasten wieder in Besitz genommen hatte; es hätte daher § 243 Nr. 4 des R.-Strf.-G.-B.'s angewendet werden müssen." (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 6. Februar 1891; „Jurist. Wochenschr." 1891 S. 173; Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. VIII S. 237 f.)

Entschädigung wegen verweigerter Bauerlaubniss nach dem Gesetze vom 2. Juli 1875. Anspruch des Grundbesitzers auf Kapitalentschädigung. Unzulässigkeit des Baues auf einem von dem Gesetze vom 9. Juli 1875 unabhängigen Grunde.

Mit Recht beschwert sich der Kläger darüber, dass ihm der Berufungsrichter anstatt der geforderten Kapitalentschädigung für die dauernde Werthsverminderung seines Grundstücks nur den in der Zeit bis zur Offenlegung des neuen Bebauungsplanes ihm entgangenen Nutzen zugesprochen hat.

Durch die im Laufe des gegenwärtigen Rechtsstreits bewirkte Veränderung der Fluchtlinien konnte selbstverständlich der dem Kläger dem Grunde nach rechtskräftig zuerkannte Entschädigungsanspruch nicht alterirt, überhaupt ein bereits erworbenes Recht dem Kläger nicht entzogen werden. Nur auf die vorbehaltene Liquidation des Schadens und demgemäss auf den Betrag der zu leistenden Entschädigung kann dieser Umstand von Einfluss sein, sofern dadurch dem Grundstück des Klägers die ihm durch den auf ihn angewendeten früheren Bebauungsplan entzogene Bebaubarkeit ganz oder zum Theil wiedergegeben ist. In einem solchen Fall wird die Entschädigung in Gestalt einer Rente für die Zeit festzusetzen sein, in welcher der Eigenthümer an der vollen Ausnutzung seines Grundstücks verhindert gewesen ist. So hat auch im vorliegenden Fall der Berufungsrichter dem Kläger die Entschädigung zugesprochen. Der Berufungsrichter geht hierbei davon aus, dass mit dem Tage, als die Offenlegung des neuen Planes gemäss § 8 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 erfolgte, der Kläger die freie Verfügung über seinen bisher mit der Baubeschränkung behafteten „Grundstücks theil" zurückerhielt. Von diesem Gesichtspunkt hält er es für unerheblich, dass auch durch die neue Baufluchtlinie das klägerische Grundstück durchschnitten und die beabsichtigte Bebauung gehindert wird. Diese Auffassung ist rechtsirrthümlich. Wenn es auch richtig ist, dass die durch die Anwendung des Bebauungsplanes in Recht getretene Servitut der Unbebaubarkeit unmittelbar nur auf den über die Fluchtlinie hinausgehenden Flächen ruht, so wird doch davon das ganze eine rechtliche und wirthschaftliche Einheit bildende Grundstück betroffen und es kommt daher bei Bemessung des Schadens nicht blos die Unbebaubarkeit der zu Strassenland bestimmten Fläche, sondern auch der Einfluss in Betracht, den dieselbe auf die Benutzbarkeit des übrigen Grundstücks und folglich auf den Werth des ganzen Grundstücks hat. Auf Ersatz des hieraus sich ergebenden Minderwerths seines Grundstücks gewann der Kläger den Anspruch mit Versagung des Baukonsenses, gleichviel ob dieser Minderwerth auf der Grundlage der Bauprojekte, oder in anderer Art festzustellen ist. Dieser Anspruch auf Kapitalentschädigung als ein wohlerworbenes Recht des Klägers konnte dem Kläger nur entzogen beziehungsweise in den Anspruch auf eine Rente für die Zwischenzeit verwandelt werden, wenn die geschmälerte Benutzungsfähigkeit des Grundstücks (nicht blos des zu Strassenland bestimmten Theiles desselben) in vollem Umfange wiederhergestellt, und damit die eingetretene Werthsverminderung thatsächlich beseitigt wurde. Von diesem Gesichtspunkte hätte der Berufungsrichter die Wirkung der Abänderung des Bebauungsplanes prüfen müssen. Ohne eine entsprechende thatsächliche Feststellung war er nicht berechtigt, dem Kläger anstatt der geforderten Kapitalentschädigung nur eine Rente (Nutzungsentschädigung) für die Zeit bis zur Offenlegung des neuen Planes zuzusprechen. Dass der Kläger wegen der aus dem neuen Bebauungsplan sich ergebenden Beschränkungen zur Zeit einen Entschädigungsanspruch nicht erheben könnte (§ 13 des Gesetzes vom 2. Juli 1875), kommt nicht in Betracht, da es hier nicht um die Beschädigung des Klägers durch den neuen Bebauungsplan, sondern darum sich handelt, ob und inwieweit der Schaden, den der Kläger infolge des früheren Bebauungsplans erlitten, und der daraus demselben erwachsene und zum Theil rechtskräftig zuerkannte Entschädigungsanspruch durch den neuen Plan beseitigt oder vermindert worden ist.

Die Behauptung, dass die Versagung der Bauerlaubniss auch ohne Rücksicht auf den Bebauungsplan erfolgt wäre und hätte erfolgen müssen, trifft nicht nothwendig und jedenfalls nicht unmittelbar und ausschliesslich den Grund des Entschädigungsanspruchs. Dieser Grund liegt in der Belastung des Grundstücks mit der Servitut der Unbebaubarkeit, welche sich durch die Versagung der Bauerlaubniss auf Grund des Bebauungsplanes vollzieht (Reichsgerichts-Entscheidungen Band 6 Seite 295). Das spezielle Bauprojekt gibt nur den Anlass hierzu und wird häufig auch zur Grundlage für die Schadensberechnung dienen können. Es ist das aber durchaus nicht nothwendig, und es kann, wenn das spezielle Bauprojekt aus diesem oder jenem Grunde sich nicht als ausführbar erweist, der Schaden in Gestalt der Werthsverminderung, welche das Grundstück durch die ihm auferlegte Beschränkung erleidet, auch in anderer Art festgestellt werden. Es ist also für die Frage, ob die aus dem Bebauungsplan sich ergebende Eigenthumsbeschränkung in Kraft getreten ist, der in der polizeilichen Verfügung angegebene Grund allein entscheidend. (In diesem Sinne ist auch die von der Revision in Bezug genommene Entscheidung des Reichsgerichts in Sachen Berlin wider Goldschmidt — V. 347/85 — zu verstehen.) Ist die Bauerlaubniss auf Grund des Bebauungsplanes versagt worden, so ist der letztere dadurch für das Grundstück (im Umfange seiner Anwendung) in Kraft getreten, und es ist dasselbe insoweit mit der Servitut der Unbebaubarkeit belastet worden. Stand der Ausführung des Baues, wie er projektirt war, wie für den vorliegenden Fall der Berufungsrichter annimmt, ein Polizeigesetz entgegen, hätte daher die Ablehnung des Bauprojekts auch ohne den Bebauungsplan erfolgen müssen, so wird doch dadurch nichts darin geändert, dass der Bebauungsplan durch die darauf gestützte polizeiliche Verfügung in Vollzug gesetzt worden ist. Es würde vielmehr daraus nur folgen, dass das spezielle Bauprojekt der Schadensberechnung nicht zu Grunde gelegt werden kann, und nur dann würde die Existenz des Schadens selbst zu verneinen sein, wenn durch den betreffenden Umstand nicht blos die projektirte Bebauung, sondern jede Art der Bebauung faktisch oder gesetzlich ausgeschlossen wäre.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgericht vom 10. Juni 1891 in Sachen B. w. Stadtgemeinde Berlin).

---

v. O. **Rechtsweg über vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss. Ausübung des vertragsmässigen Kündigungsrechts der Behörde.** Aus den Entscheidungsgründen: „1. Es ist unrichtig und rechtsirrthümlich, wenn in den Gründen des Berufungsurtheils gesagt wird, dass der gerichtlichen Geltendmachung des Pensionsanspruchs § 5 des Gesetzes vom 24. Mai 1861, die Erweiterung des Rechtsweges betreffend, entgegenstehe. Nach § 1 dieses Gesetzes findet über vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss allgemein der Rechtsweg mit den im Gesetze selbst enthaltenen Maassgaben statt. Zu diesen Maassgaben gehört nach § 5 das., dass die Entscheidungen der Verwaltungsbehörden über die Entfernung aus dem Amte, die Inruhestandsetzung oder Suspension der Beamten für die Beurtheilung der vor den Gerichten geltend gemachten vermögensrechtlichen Ansprüche maassgebend sind. Hiernach kann § 5 mit Rücksicht auf die Vorentscheidung der Verwaltungsbehörde wohl dahin führen, dass der von einem Beamten vor Gericht geltend gemachte vermögensrechtliche Anspruch aussichtslos und unbegründet erscheint, niemals aber dahin, dass der Rechtsweg abgeschnitten werden darf. Der Beamte, welcher glaubt, trotz der erfolgten Entlassung oder Kündigung einen Geldanspruch gegen den Staat erheben zu können, welchen die Verwaltung nicht anerkennt, soll nach dem genannten Gesetze fortan berechtigt sein, diesen Anspruch vor Gericht geltend zu machen. 2. Es ist unzutreffend, wenn das Urtheil eine auf Grund des vertraglich ausbedungenen Kündigungsrechtes erfolgte Kündigung des Dienstes seitens der Behörde auf gleiche Linie stellt mit einer zur Strafe erfolgten disziplinarischen Entfernung aus dem Amte (§ 5 a. a. O.; § 83 Ges. v. 3. Okt. 1852). Es kann hier ununtersucht bleiben, ob unter Umständen etwa auch im vorliegenden Falle die seitens der Beklagten erfolgte Kündigung des Dienstes thatsächlich als eine disziplinarische Entlassung des Beamten angesehen werden könne, da es der Erörterung dieser Frage für die Entscheidung nicht bedarf; dagegen muss es als rechtsirrthümlich bezeichnet werden, wenn das Ober-Landesgericht die Ausübung des vertragsmässigen Kündigungsrechts rücksichtlich der gesetzlichen Folgen in allen Fällen für gleichbedeutend erklärt mit der disziplinarischen Entlassung. In diesem Sinne hat sich das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen." (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Okt. 1891; Jurist. Wochenschr. 1891.)

Haftpflichtgesetz § 1. Bei der Beschädigung eines Kindes kann der Eisenbahnunternehmer sich auf das Verschulden der Eltern als solches nicht berufen. Es ist festgestellt, dass der zur Zeit seines Unfalls 2½ jährige Kläger durch den zwischen dem Eisenbahndamm und einem nebenherlaufenden Zaun hindurchgekrochen und so auf den Bahndamm gekommen

ist, woselbst er von einer Lokomotive erfasst und verletzt wurde. Weiter ist von den Vorinstanzen thatsächlich angenommen, dass der fragliche Zaun ungenügend war, dass derselbe jedenfalls um deswillen, weil der neben der Bahn herlaufende Weg als unmittelbare Fortsetzung einer städtischen Strasse viel begangen wird, in der Weise hätte hergestellt sein müssen, dass es kleinen Kindern unmöglich gemacht war, mittelst Durchkriechens oder Uebersteigens auf den Bahnkörper zu gelangen, was durch Anbringung der doppelten Anzahl von Drähten oder durch Einlegung eines Stacheldrahts hätte geschehen können und wodurch der jetzt in Frage stehende Unfall vermieden worden wäre.

Diese Feststellungen sind thatsächlicher Natur und lassen keinen Rechtsverstoss erkennen. Legt man sie aber zu Grunde, so kann als Ursache des Unfalls nicht höhere Gewalt oder ein unabwendbarer Zufall angenommen werden, vielmehr ergibt sich, dass der Unfall hätte abgewendet werden können und abgewendet worden wäre, wenn die Bahnverwaltung die ihr nach Lage der Sache obliegenden Pflichten erfüllt hätte.

Anlangend den Einwand der Selbstverschuldung, so erscheint es verfehlt, wenn derselbe damit begründet werden will, dass die Eltern des Klägers nachlässig gehandelt haben und dass der Beklagte sich hierauf berufen könne, weil die Eltern die Vertreter des unmündigen Kindes seien. Das hier maassgebende Haftpflichtgesetz kennt nur eine Selbstverschuldung des Verletzten, von einer solchen kann aber bei einem 2½-jährigen Kinde nicht die Rede sein. Die Verschuldung der Eltern könnte blos insoweit in Betracht kommen, als durch sie ein für den Beklagten unabwendbarer Zufall in Bewegung gesetzt worden wäre, was jedoch nicht der Fall ist.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. Oktober 1891 in der Sache Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Kiel] w. O.)

Schutz der Verkehrswege gegen den Bergbaubetrieb. § 153 des Preussischen allgemeinen Berggesetzes.

Dem Berufungsrichter fällt keine Verletzung des § 150 Allgemeinen Berggesetzes zur Last, wenn er ein Verschulden des Klägers um deshalb verneint, weil derselbe aus der Nachbarschaft der gedachten öffentlichen Verkehrswege den Schluss habe ziehen dürfen, dass der diesen gesetzlich zustehende Schutz ihm, obwohl er rechtlich keinen Anspruch darauf hätte, so doch thatsächlich bezüglich der zu errichtenden Gebäude zu statten kommen werde.

Die Revision macht hiergegen mit Unrecht geltend, dass ein derartiger gesetzlicher Schutz auch für die öffentlichen Verkehrswege nicht bestehe. Der § 153 Absatz 1 allgemeinen Berggesetzes enthält zwar nur den Satz, dass gegen die Ausführung von Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu deren Anlegung dem Unternehmer durch Gesetz oder besondere landesherrliche Verordnung das Expropriationsrecht beigelegt ist, dem Bergbaubetreibenden ein Widerspruchsrecht nicht zustehe. Wie das vormalige Preussische Obertribunal in seinem Erkenntniss vom 21. Mai 1869 (Entscheidungen Bd. 61 S. 317) mit Recht hervorhebt, ist der Schwerpunkt dieser der Fassung nach selbstverständlichen Bestimmung darin zu finden, dass ihr gemäss der Bergbauende die darin bezeichneten Anlagen durch seinen Bergwerksbetrieb nicht verhindern oder gefährden darf, vielmehr mit Ausübung seines Bergbaurechts zurückstehen, also bei dieser Ausübung solche Vorkehrungen treffen muss, dass die bezeichneten Anlagen einer Gefahr der Vernichtung oder Beschädigung nicht ausgesetzt sind. Dem entspricht auch die für den hier in Betracht kommenden Bezirk ergangene Bergpolizei-Verordnung des Oberbergamts in Breslau vom 18. Dezember 1869 (Brassert Zeitschr. Bd. 11 S. 376), worin im § 2 verordnet ist, dass, wenn sich Grubenbaue Tagesgegenständen, z. B. Eisenbahnen, Chausseen, Kommunikationswegen, Gebäuden, Wasserläufen, Teichen, Wasserreservoiren, Schlammsümpfen usw. nähern, deren Beschädigung die persönliche Sicherheit über oder unter Tage oder den öffentlichen Verkehr gefährden würde, der fernere Betrieb derselben nur mit schriftlicher Genehmigung des Revierbeamten zulässig sei. Allerdings ist der Schutz der öffentlichen Verkehrswege auch hiernach kein absoluter; es ist dem Bergbaubetreibenden der Abbau unter der Strasse oder in deren Nähe nicht unbedingt untersagt, sondern nur von der Genehmigung der zuständigen Bergbehörde abhängig gemacht. Diese aber wird, wenn man ihr nicht eine Pflichtwidrigkeit von vornherein zutrauen will, die Erlaubniss nur ertheilen, sofern sie überzeugt ist, dass für die öffentliche Strasse nach Lage der Sache eine Gefahr nicht zu befürchten ist.

(Urtheil des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 1. November 1891 in Sachen M. w. Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-Aktiengesellschaft.)

Erkenntniss des Kammergerichts.

v. O. **Dampfstrassenbahnen unterliegen nicht dem Preussischen Gesetz vom 3. November 1838.** Aus den Entscheidungsgründen: „Kläger stützt seine Klage auf § 25 des Preuss. Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen und auf die Vorschriften des Titel VI Thl. I Pr. A. L.-R.'s, indem er in letzterer Beziehung eine seitens der Beklagten erfolgte Uebertretung der Polizeiverordnung vom 19. Februar 1889 behauptet. — Das Gesetz vom 3. November 1838 kann jedoch auf die Beklagte nicht für anwendbar erachtet werden. Die Dampfstrassenbahnanlage der Beklagten ist unstreitig nicht auf Grund landesherrlicher Genehmigung, wie sie § 1 des Gesetzes für Eisenbahnunternehmungen vorschreibt, sondern nur auf Grund der Erlaubniss der gemäss § 37 der Gewerbeordnung zur Regelung des Verkehrs auf öffentlichen Strassen berufenen Polizeibehörde, des Regierungspräsidenten zu Potsdam errichtet worden, ohne dass hierbei eine Haftpflicht der Unternehmer nach Maassgabe des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 besonders stipulirt worden ist. Das letztere Gesetz aber bezieht sich seiner Ueberschrift und seinem gesammten Inhalt nach nur auf wirkliche Eisenbahnunternehmungen, nicht aber auf Strassenbahnen, selbst wenn sie mit Dampf betrieben werden, da solche zur Zeit der Emanation jenes Gesetzes nach nicht bekannt waren und auch dem gemeinen Wortverstande noch nicht zu den Eisenbahnunternehmungen gerechnet werden. Eine analoge Anwendung dieser Gesetzesbestimmung aber ist unzulässig, da sie nicht ein Sonderrecht (jus speciale), sondern ein Ausnahmerecht (jus singulare) darstellt. Das Gesetz vom 3. November 1838 hat nicht, wie das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen beabsichtigt, mit Rücksicht auf die bei gewissen Unternehmungen bestehenden besonderen Verhältnisse diesen angepasste Rechtsnormen aufzustellen und der eigenartigen Natur jener Unternehmungen allgemeine Rechtsgedanken anzugestalten. Es ist vielmehr erlassen, um, nachdem bis dahin eine Anzahl von Gesellschaften durch Einzelprivilegien ganz besondere, das gemeine Recht durchbrechende Rechte ertheilt worden waren, für demnächstige Konzessionirungen gleichmässige allgemeine Bestimmungen über die Eisenbahnunternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum zu treffen und so den Inhalt der später zu ertheilenden Konzessionen im Voraus vorbehaltlich von auf Grund der zu sammelnden Erfahrungen noch zu machender Ergänzungen (§ 49) zu bestimmen. Die Bestimmungen des Gesetzes bilden daher den Inhalt der durch die landesherrliche Konzessionirung demnächst zu Eisenbahnen ertheilten Privilegien und können daher mit Unternehmungen, die dieser landesherrlichen Konzessionirung nicht bedürfen und sie auch nicht erhalten haben, nicht ausgedehnt werden. Dass die im Gesetz den Eisenbahnunternehmungen zugesicherten Berechtigungen, wie z. B. auch nach gegenwärtiger Gesetzgebung noch das Enteignungsrecht (§ 8) sowie die Handhabung der Bahnpolizei (§ 23), Unternehmungen, die die landesherrliche Genehmigung nach Maassgabe dieses Gesetzes nicht erhalten haben, nicht zustehen, darüber ist niemand im Zweifel. Die im Gesetz den Unternehmungen auferlegten Pflichten bilden aber mit jenen das gemeine Recht durchbrechenden Befugnissen ein Ganzes, sie werden ihnen mit Rücksicht auf diese ganz besonderen Vortheile, als eine Belastung dieser privilegirten Stellung auferlegt und bilden für jene eine Art Gegenleistung; sie liegen daher auch nur den Unternehmungen, welche auf Grund jenes Gesetzes landesherrlich genehmigt sind, ob, sollen sie anderen Unternehmungen auferlegt werden, so bedarf es dazu eines besonderen Verpflichtungsgrundes." (Erk. des Kammergerichts vom 16. Oktober 1891; Blätter für Rechtspflege II S. 118 f.).

Bücherschau.

Die Vervielfältigungs- und Kopirverfahren nebst den dazu gehörigen Apparaten und Utensilien. Nach praktischen Erfahrungen und Ergebnissen dargestellt von Dr. Theodor Koller. Mit 25 Abbildungen. 16 Bogen. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig. Preis geh. 1 fl. 65 kr. = 3 ℳ.

Die Vervielfältigungsverfahren sind die Kinder unserer Zeit, die treuen und emsigen Diener des Verkehrs, der Kunst und der Reklame. Eine Uebersicht über das Gesammtgebiet dieser Verfahren zu schaffen, welche möglichst alle hierher gehörigen Methoden eingehend beschreibt, auf ihre Vortheile hinweist und das praktisch Erprobte empfiehlt, möchte vielen willkommen sein. Das vorliegende Werk, reich illustrirt, sucht den Leser mit allen Vervielfältigungsverfahren bekannt zu machen, gibt Anleitung zur Herstellung von Hektographen, Kopirvorrichtungen, Kopirtinten usw. nach bewährten Vor-

schriften, erläutert und veranschaulicht die besten Kopirverfahren, die erprobtesten Vermehrungsarten von Zeichnungen und Plänen usw. und bietet genaue Anweisung für die Kunst der raschen, bequemen und zuverlässigen Vervielfältigung.

Verschiedenes.

Ueber die Opfer des Berliner Strassenverkehrs enthalten die „Statistischen Jahrbücher der Stadt Berlin“ folgende interessante Angaben:

Bei dem Riesenverkehr, der an verschiedenen wichtigen Verkehrsmittelpunkten und in den bedeutenderen Verkehrsstrassen sich entwickelt, ist es kein Wunder, dass die Zahl der Unfälle, welche durch das Strassenfuhrwerk herbeigeführt werden, keine ganz unbedeutende ist, obwohl naturgemäss immer nur ein Bruchtheil derselben, nämlich diejenigen, welche zur polizeilichen Kenntniss und Untersuchung kommen, aufgezeichnet werden können. Nach den Mittheilungen des Königlichen Polizeipräsidiums wurden durch Strassenfuhrwerk verletzt:

in den Jahren	Personen überhaupt	davon tödtlich absolut	davon tödtlich %
1885	667	43	6,45
1886	738	37	5,01
1887	866	50	5,77
1888	1 103	63	5,71
1885—1888 zusammen . . .	3 374	193	5,72

Die Zahl der durch Strassenfuhrwerk Verletzten hat hiernach von Jahr zu Jahr zugenommen; dagegen ist der Antheil derjenigen Personen, welche dabei ihr Leben eingebüsst haben, nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen.

Was die Art der Unfälle anlangt, so wurden

	1885	1886	1887	1888	1885—1888 zusammen
verletzt durch					
Ueberfahren	466	519	636	737	2 358
Herabstürzen von Fuhrwerken	113	95	130	172	510
Auf- und Abspringen von Pferdebahnwagen während der Fahrt .	78	104	95	167	444
Zusammenstösse von Fuhrwerken	10	20	5	27	62
getödtet durch					
Ueberfahren	38	35	37	58	168
Herabstürzen von Fuhrwerken	5	1	9	4	19
Auf- und Abspringen usw.	—	1	3	1	5
Zusammenstösse von Fuhrwerken	—	—	1	—	1

Sowohl von den verletzten wie von den getödteten Personen entfällt im Durchschnitt der 4 Beobachtungsjahre bei weitem der grösste Theil, nämlich 69,9 bezw. 87,1 % auf die durch Ueberfahren Verunglückten, während durch Herabstürzen von Fuhrwerken 15,1 bezw. 9,8 %, durch Auf- und Abspringen von Pferdebahnwagen während der Fahrt 13,2 bezw. 2,6 % und durch Zusammenstösse von Fuhrwerken nur 1,8 bezw. 0,5 % der betroffenen Personen verletzt bezw. getödtet wurden. Die Zahl der Getödteten schwankt bei den verschiedenen Arten der Verunglückung in den einzelnen Jahren zum Theil recht erheblich; dagegen ist die Anzahl der Verletzten ziemlich regelmässig, darunter die der Ueberfahrenen mit der Zunahme der auf den Strassen und Plätzen verkehrenden Personen sogar stetig gestiegen.

Auch darüber, in welchem Umfange die verschiedenen Arten der Fuhrwerke an den Unfällen betheiligt sind, geben unsere Quellen einige Auskunft. Es wurden in den Jahren 1885 bis 1888 zusammen

durch Ueberfahren von	Personen verletzt	Personen darunter tödtlich
Pferdebahnwagen	164	4
Omnibus	60	9
Droschken	421	14
Thorwagen	3	—
privatem Personenfuhrwerk	115	6
Postwagen	36	4
schwerem Lastfuhrwerk	351	51
leichtem Lastfuhrwerk	187	12
Bierwagen	111	24
Schlächterwagen	110	3
Kinder-, Schiebe-, Hand-, Hundewagen, Velocipeden	61	—
Fuhrwerk nicht angegebener Art . .	739	41

Leider kennt man — mit Ausnahme der Pferdebahnen und Omnibus — nicht die Zahl der Fuhrwerke, welche im Laufe eines Jahres die Strassen der Reichshauptstadt überhaupt befahren, sodass es für die Betheiligung der vorstehend einzeln aufgeführten Fuhrwerksarten an einem Maassstabe fehlt. Immerhin ist es auffällig, dass durch die verhältnissmässig doch recht geringe Anzahl der Bierwagen und Schlächterwagen, von denen die letzteren bei der gegenwärtigen Einrichtung des Schlachtbetriebes in Berlin überdies nur wenige Stunden des Tages unterwegs sind, relativ so häufig verletzt werden können. Von den durch Bierwagen überfahrenen Personen ist durchschnittlich mehr als ein Fünftel (genauer 21,6 %) dem Tode verfallen. Das ist bei weitem die ungünstigste Verhältnisszahl, da bei allen durch Ueberfahren Verunglückten nur 7,1 %, selbst bei den von schwerem Lastfuhrwerk überfahrenen Personen nur 14,5 % tödtlich verletzt wurden. („D. Verk.-Z.“)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Oesterreichische Nordwestbahn. In der Strecke Chlumetz-Königgrätz musste wegen Hochwassers der Güterverkehr eingestellt werden, voraussichtliche Dauer der Störung 5 bis 6 Tage.

Wien, am 3. Februar 1892. (223)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Elbumschlagverkehr in Dresden und Riesa. Die „Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa auf das Jahr 1892“ sind erschienen und durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung zu beziehen.

Sollten durch Verwilligungen für den Elbumschlag in Laube, sowie Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz, im Laufe dieses Jahres die Frachtsätze ab Dresden-Elbkai beeinflusst werden, so wird dem von Fall zu Fall Rechnung getragen.

Ferner werden für die Elbschifffahrtperiode 1892 die bereits im vorigen Jahre gültig gewesenen ermässigten Frachtsätze für die Beförderung von unverpackten Granitsteinen des Spezialtarifs III von Bautzen, Bischheim, Demitz, Kamenz und Schmölln bei Bischofswerda nach Dresden-Elbkai mit der Bestimmung für Harburg, Hamburg und darüber hinaus, gültig im Rückvergütungswege, erneuert. Die Belege sind bis spätestens 15. April 1893 bei uns einzureichen.

Dresden, am 30. Januar 1892. (224)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. Am 1. März 1892 tritt für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Kleie und Mühlenfabrikaten, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg, oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht, zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, der Altdamm-Colberger, Arnstadt-Ichtershausener, Braunschweigischen Landeseisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Lübeck-Büchener, Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neuhaldensleber, Nordbrabant-Deutschen, Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn, der Ostpreussischen Südbahn, Prignitzer, Ruhlaer, Saal-, Stendal-Tangermünder,

Weimar-Geraer, Weimar-Berka-Blankenhainer und der Werra-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher von den betheiligten Stationen bezogen werden kann. Der Tarif besteht aus folgenden Theilen:

Heft 1, enthaltend die besonderen Bestimmungen, sowie die südlichen Schnittsätze (Preis 15 ₰ für das Stück).

Heft 2 A, enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen (Preis 5 ₰).

Heft 2 B, enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin (nördlich und westlich von Königs-Wusterhausen, Frankfurt a. O., Lebus und Podelzig) und Bromberg, sowie der Ostpreussischen Südbahn (Preis 5 ₰).

Heft 2 C., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin (Königs-Wusterhausen, Frankfurt a. O., Lebus und Podelzig und südlich von diesen Stationen) und Breslau (Preis 10 ₰).

Heft 2 D., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover, sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, Oldenburgischen Staatsbahn und der Prignitzer Eisenbahn (Preis 20 ₰).

Heft 2 E., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. (Preis 5 ₰).

Heft 2 F., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn (Preis 10 ₰).

Heft 2 G., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger, Neuhaldensleber und Stendal-Tangermünder Eisenbahn (Preis 5 ₰).

Heft 2 H., enthaltend die nördlichen Schnittsätze für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, der Arnstadt-Ichtershausener, Eisenberg-Crossener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer, Saal-, Weimar-Geraer, Weimar-Berka-Blankenhainer und Werra-Eisenbahn (Preis 10 ₰).

Preis für sämmtliche Hefte des Tarifs 85 ₰.

Erfurt, den 2. Februar 1892. (225)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Mais. Mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. ab bis zum 30. Juni 1892 werden die für den Bezug aus Ungarn etc. bereits eingeführten Frachtermässigungen für Mais auf den Verkehr von den Deutschen Seehafenstationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen nach den Binnenstationen der Preussischen Staatsbahnen ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des bezüglichen Ausnahmetarifs kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 3. Februar 1892. (226MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. treten für den Verkehr zwischen Schmagorei, Haltestelle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Cüstrin II, 4. Februar 1892. (227)
Direktion
der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4, der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung von Stationen, anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Galizischen Carl Ludwigbahn und deren Lokalbahnen Jaroslau-Sokal und Dembica-Rozwadów sowie Aufhebung von Frachtsätzen.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 4. Februar 1892. (228)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. April 1892 neuen Stils ab tritt im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach den Stationen Wilna, Grodno, Kowno, Svienziany der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, Smorgon und Schaulen der Libau-Romnyer Eisenbahn für diejenigen Artikel der Russischen Gruppen 32, 33 und 96 (Eisen, Blech, Stahl, Gusseisen, Blei und Zink, Fabrikate aus diesen Metallen und Abfälle von denselben), welche laut Waarenklassifikation des Deutsch-Russischen Gütertarifs (Heft IV) auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich bisher zur 6. Klasse tarifirten, eine Tariferhöhung derart ein, dass die Fracht für die genannten Strecken nach den Sätzen der 5. Klasse berechnet wird.

Bromberg, den 30. Januar 1892. (229)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Ostdeutscher, Berlin-Norddeutscher, Berlin-Westdeutscher und Berlin-Mitteldeutscher Güterverkehr. Die im Interesse des Platzes Berlin neben den allgemeinen Tarifen am 1. Januar und 1. April 1889 zur Einführung gebrachten besonderen Tarife für den Berlin-Ostdeutschen, Berlin-Norddeutschen, Berlin-Westdeutschen sowie Berlin-Mitteldeutschen Güterverkehr, welche laut Bekanntmachung vom 6. Februar 1891 allgemein nicht mehr ergänzt worden sind, werden hiermit auch formell zur Aufhebung gebracht.

Irgend welche Beschränkungen oder Aufhebungen bestehender direkten Expeditionen treten infolge dessen nicht ein, da die in den Haupttarifen enthaltenen Frachtsätze hierdurch nicht berührt werden.

Berlin, den 27. Januar 1892. (230MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 4. d. Mts. ab treten direkte Frachtsätze für die Station Grossaitingen der Bayerischen Staatsbahnen im obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 3. Februar 1892. (231)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. wird die Station Oberlauchringen in die Transittarife für die Beförderung von Gütern Belgischer und Holländischer Herkunft ab Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. vom 20. Mai 1890 mit einem Ausnahmesatze für rohe Baumwolle von 1,12 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Karlsruhe, den 3. Februar 1892. (232)
Generaldirektion.

Mit Wirkung vom 20. Februar l. J. wird die Station Krozingen mit den für Basel loco bestehenden Frachtsätzen in die Ausnahmetarife für Petroleum und Naphta ab den Stationen Mannheim, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Gustavsburg, Kastel und Frankfurt a/M. aufgenommen.

Karlsruhe, den 2. Februar 1892. (233)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staaseisenbahnen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende zum 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigte 4 % Braunschweigische Eisenbahn-Prioritätsobligationen von 1881 (II. Emission), welche mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 12 bis 20 abzuliefern sind, sind noch nicht zur Einlösung gelangt:

Nr. 3455, 3456.

Die Einlösung dieser Werthpapiere erfolgt durch die Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen in Magdeburg und in Berlin (Abtheilung für Werthpapiere — Leipziger Platz 17).

Gleichzeitig fordern wir die Inhaber derjenigen Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen, welche entweder gegen Staats-Schuldverschreibungen umgetauscht oder auf den ermässigten Zinsfuss von 4 % abgestempelt werden müssen, hierdurch auf, diese Obligationen zum Umtausch bezw. zur Abstempelung an

die hiesige Königliche Eisenbahn-Hauptkasse einzureichen.

Magdeburg, den 30. Januar 1892. (234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1891 auf 36 ℳ für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom Montag, den 8. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier, Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1891 und 1. März 1892 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, am 4. Februar 1892. (235)
Das Direktorium.
Ley.

---

4. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung eines neuen Lokomotivkessels einschliesslich Feuerbüchse und Siederöhren vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind der unterzeichneten Stelle bis zum 20. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr, einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 60 ₰ abgegeben werden.

Giessen, den 2. Februar 1892. (236)
Der Grossherzogliche Maschinenmeister der Oberhessischen Eisenbahnen.

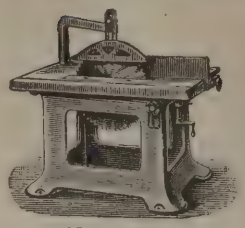
Zeichenpapiere, Pauspapiere, Lichtpausrohpapiere, Millimeterpapiere

bezieht man am preiswerthesten bei unterzeichneten Herstellern. Muster kostenlos.

Gelbe Mühle, Düren
(Rheinpreussen)
Benrath & Franck.

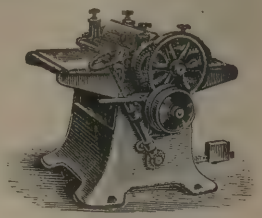
(Triebkräfte 3 Dampfmaschinen, 1 Wassermotor.)

1. Preis Weltausstellung Wien. 1. Preis Braunschweig 1877 und 1881.



Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

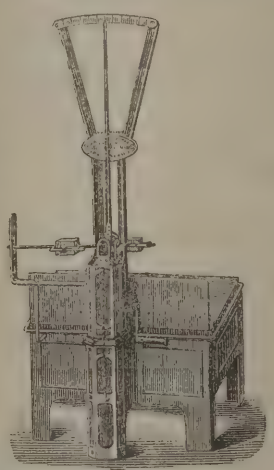
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

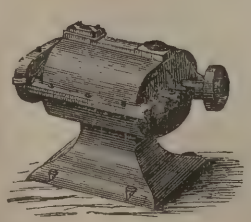
Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

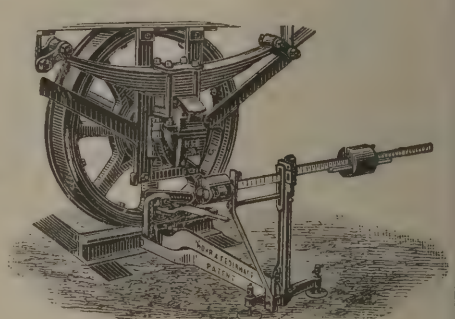
Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.

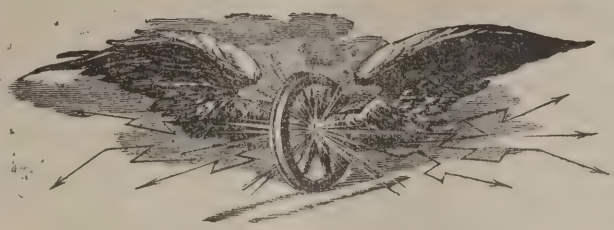




Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 12. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Februar 1892.

Inhalt:

Kartographische Darstellung d. Güterbewegungsstatistik.
I. Braunkohlen.
II. Steinkohlen.

Vereins-Mittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
Aus dem Preuss. Landtage.
Eisenbahn-Tarifkommission.
Aus dem Bericht über die Bauausführungen usw.
Preussische Staatseisenbahnen: Betriebsergebnisse.
Eröffnungen von Stationen.
Aenderung von Stationsnamen.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).
Frankfurter Güter-Eisenb.-Ges.
Bremerhafener Strassenbahn.
Deutsche Strassenbahngesellsch. in Dresden.
Erfurter Strassenbahn.
Magdeburger Strassen-E.-Ges.
Grosse Berliner Pferde-E.-Ges.
Der Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1891.

Aus Württemberg:
Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten.

Aus der Schweiz:
Bürgenstockbahn.
Rigi-Scheideggbahn.
Zürichbergbahn.
Ueber Kursdifferenzen.
Jungfraubahn.
Jura-Simplonbahn.
Schweizerische Südostbahn.

Aus Frankreich:
Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.
Geldbewilligung für die Neubauten des Jahres 1892.
Geldbewilligung für Ergänzungsbauten des Jahres 1892.
Anleihe der Nordbahn.
Uebergang des Anschlusses von Stains-Pierrefitt an die Nordb.
Theilbetriebsrechnung der Orléansbahn.
Betriebseröffnung.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Konzessionsübertragung.

Aus Nordamerika:
Eisenbahnstatistik d. Vereinigten Staaten.
Kohlengewinnung.

Bücherschau:
Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.
Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen.

Berichtigung.

Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Württemberg.
Schweiz.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrsstörungen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Nebenprodukten.
8. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

An die schon mehrfach in dieser Zeitung besprochene kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik schliesst sich der soeben erschienene VI. Jahrgang dieses Werkes *) in der bekannten Ausführung an. Derselbe bietet wiederum ein reiches Material für weiter anzustellende statistische Erhebungen über diejenigen Frachtartikel, welche in kartographischer Darstellung und, dieselben ergänzend, zum Theil noch in tabellarischer Form behandelt worden sind. Es sind dies die für den volkswirthschaftlichen und Eisenbahnverkehr wichtigen Artikel: Braunkohlen, Steinkohlen, Weizen, Roggen, Mehl, Roheisen und Façoneisen, deren Produktion, Ein- und Ausfuhr vom Auslande bezw. in dasselbe, Beförderung auf den Eisenbahnen, auf Flüssen und Kanälen sowie im überseeischen Verkehr eingehend behandelt worden sind.

Die Form dieser Darstellung anlangend, so ist dieselbe in den früheren Jahrgängen dieser Zeitung im allgemeinen ausführlich besprochen worden und wir dürfen uns daher diesmal darauf beschränken, auf die bezüglichen Besprechungen des genannten Werkes und die in demselben mit jedem Jahrgange vorgenommenen Verbesserungen zu verweisen. *)

Auch der vorliegende (VI.) Jahrgang weist eine Veränderung in der kartographischen Darstellung auf, welche geeignet ist, einen noch besseren Ueberblick über die Bewegung der betreffenden Artikel zu gestatten.

Der im vorigen Jahre unternommene Versuch, mehrere benachbarte Bezirke der Statistik, in welchen für den betreffenden Artikel gleichartige Bedingungen der Produktion und des Absatzes bestehen, zusammenzufassen, ist — nach den näheren Ausführungen im „Vorwort“ — im vorliegenden Jahrgange auch für die übrigen Artikel (Weizen, Roggen, Mehl und Façoneisen) gewählt worden. Wenn bei diesen Gütern auch die Produktions- und Absatzgebiete nicht so scharf getrennt sind, wie bei den Braun- und Steinkohlen und bei dem Roheisen, so haben sich doch auch hier grössere Gruppen abgrenzen lassen, welche gleichartige Verhältnisse aufweisen.

Für die von der Landwirthschaft abhängigen Artikel — Weizen, Roggen, Mehl — kann dabei unbedenklich die

*) Graphische Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1890. VI. Jahrgang. — Bearbeitet im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. — Im Selbstverlage der Königlichen Eisenbahndirektion. — Preis des ganzen Werkes 10 ℳ, für die Einzelkarte 2 ℳ.

*) Vergl. Nr. 14 u. flgde. des Jahrg. 1891, Nr. 11 u. flgde. des Jahrg. 1890 usw. d. Ztg.

geographische Lage als maassgebend genommen werden, da diese für die Erzeugung besonders wichtig und in Deutschland zugleich mit merklichen Verschiedenheiten in der Gestaltung der landwirthschaftlichen Verhältnisse verbunden ist. Deshalb sind die Gruppen: Nordost-, Nord-, Nordwest-, Südost-, Mittel-, Süd-, Südwest-Deutschland und Bayern gebildet, ausserdem aber behufs Kennzeichnung des eigenartigen Verkehrs der Hafenstädte als besondere Gruppen die Nordsee- (Ems-, Weser- und Elb-) Häfen, sowie die westlichen (Mecklenburgischen und Pommerschen) und östlichen (Ost- und Westpreussischen) Ostseehäfen hinzugefügt worden. Dieselbe Gruppirung konnte bei der allgemeinen Ausbreitung der Industrie, welche sich mit der Weiterverarbeitung des Roheisens beschäftigt, auch für den Artikel Façoneisen gewählt und dadurch eine weitergehende Verschiedenheit in der Bildung der Gruppen vermieden werden. So sind 11 Güterbewegungsbezirke anstatt der in der Güterbewegungsstatistik auftretenden 36 Bezirke für die bildliche Vorführung der Artikel Weizen, Roggen, Mehl und Façoneisen hergestellt worden.

Was die Darstellungsmittel bei der jetzigen Form betrifft, so ist in jedem der farbig begrenzten Verkehrsgebiete der Gesammtversand (G. V.) des Artikels in Quadraten, je in den Farben dieser Verkehrsgebiete gehalten, und in der Weise zur Anschauung gebracht worden, dass innerhalb dieser Quadrate, ebenfalls in quadratischer Form, aber in stärkerer Schraffirung, sich diejenigen Mengen verzeichnet finden, welche in dem Verkehrsgebiete zur Aufgabe gelangten, aber innerhalb desselben als Verkehr im Bezirke (V. i. B.) verblieben sind, während der in andere Verkehrsgebiete beförderte Theil (V.) als Ausschnitt in der Form zweier rechtwinklig sich berührenden Parallelogramme erscheint.

Der Empfang aus anderen Verkehrsgruppen ist in Quadraten mit der Färbung des Versandquadrates dargestellt.

In dieser Ausführung ist der Zusammenhang zwischen Versand und Empfang leicht zu erkennen; es wird somit der volle Ueberblick über die Bewegung des Artikels schneller und klarer gewonnen, als dies bei der bisherigen, zum Theil nur ziffermässigen Angabe der Verkehrsbewegung möglich war.

Auch im Berichtsjahre ist das Bild der Güterbewegung durch entsprechende Angaben des Kaiserlichen Statistischen Amtes in Berlin über den Schiffsverkehr (auf Flüssen und Kanälen, sowie von und nach den Seehäfen) vervollständigt worden.

Wir kommen hiernach zu der Besprechung der einzelnen Kartenblätter selbst.

I. Braunkohlen.

Auf dem I. Kartenblatt ist die Beförderung der **Braunkohlen** (einschliesslich der Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts) zur Darstellung gebracht worden. Wir ersehen aus derselben, dass folgende Verkehrsbezirke

1. Böhmen;
2. die Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten;
3. der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt;
4. die Niederlausitz;
5. das Herzogthum Braunschweig usw. und
6. die Rheinprovinz

als diejenigen hervortreten, welche für die Förderung bezw. für den Versand dieses Artikels besonders in Betracht kommen.

Der Versand aller Bezirke (einschliesslich der vom Auslande nach Deutschland auf dem Bahnwege beförderten Gewichtsmengen) beträgt 11 286 156 t (1889: 10 360 293 t), während die nachfolgende Uebersicht, in welcher, gleichwie in der vorjährigen Besprechung, sämmtliche Verkehrsbezirke des Deutschen Reiches zu 5 geographisch und wirthschaftlich näher zusammenhängenden Empfangsgebieten vereinigt werden, eine Gesammtmenge von 10 803 766 (1889: 9 938 755) t — also wieder etwa 96 % der obenbezeichneten Versandziffer — behandelt.

Empfangsgebiete	Jahr	Hauptförderbezirke: in Braunschweig; Prov. Hannover t	in der Niederlausitz t	im Reg.-Bez. Magdeburg t	im Reg.-Bez. Merseburg t	in der Rheinprovinz und Westfalen t	in Böhmen t	Summa t
Deutschland:								
I. Nordwest[1]	1890	1592	20	71	637	63368	2	65690
	1889	*2186*	—	*216*	*367*	*31730*	—	*34499*
II. Süd[2]	1890	30	—	10	6960	10580	993481	1011061
	1889	—	—	—	*4432*	*10660*	*809360*	*824452*
III. Nord[3]	1890	454781	940260	2189660	770032	787	398935	4754455
	1889	*426124*	*819057*	*1995527*	*754049*	*1300*	*444607*	*4450664*
IV. Mittel[4]	1890	1221	3484	101377	2134401	866	2580688	4822037
	1889	*2737*	*15167*	*90089*	*2009385*	*770*	*2389265*	*4507413*
V. Ost[5]	1890	—	24256	—	1101	10	125156	150523
	1889	—	*20439*	—	*601*	*100687*	*121727*	
Summa	1890	457624	968020	2291118	2913131	75611	4098262	10803766
	1889	*441047*	*854663*	*2085832*	*2768834*	*44460*	*3743919*	*9938755*

Es geht aus dieser Uebersicht hervor, dass der Versand

aus den Regierungsbezirken Magdeburg und Erfurt und den Thüringischen Staaten	26,8 %
„ Böhmen	37,7 „
„ dem Regierungsbezirk Magdeburg usw.	21,1 „
„ der Niederlausitz	8,9 „
„ dem Herzogthum Braunschweig usw.	4,2 „
„ der Rheinprovinz	1,3 „

betrug und von diesen Mengen:

Nordwestdeutschland	0,6 %
Süddeutschland	9,4 „
Norddeutschland	44,0 „
Mitteldeutschland	44,6 „
Ostdeutschland	1,4 „

empfing.

Der Verbrauch an Braunkohlen aus den bezeichneten Hauptverkehrsbezirken blieb auf Nord- und Mitteldeutschland (insbesondere auf die Verkehrsbezirke Nr. 17 Provinz Brandenburg [Berlin], Nr. 18 Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt und Nr. 19 Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und die Thüringischen Staaten) beschränkt; von den in denselben zur Beförderung kommenden Mengen einheimischer Braunkohlen (zusammen 6 705 504 t) verblieben in jenen Bezirken allein 4 846 427 t, also 72,3 %, welche über die Grenzen der eigenen Bezirke nicht hinausgingen.

---

[1]) Weserhäfen: Bremen, Bremerhafen usw.; Emshäfen: Papenburg, Leer, Emden; Ruhrrevier der Provinz Westfalen und der Rheinprovinz; Provinz Westfalen (ausschliesslich des Ruhrreviers); Ruhrort; Duisburg und Hochfeld.

[2]) Saarrevier von Neunkirchen bis Trier; Lothringen; Elsass; Bayerische Pfalz; Grossherzogthum Hessen ausschl. der Provinz Oberhessen; Grossherzogthum Baden; Ludwigshafen und Mannheim; Königreich Württemberg und Hohenzollernsche Lande; Königreich Bayern.

[3]) Provinz Pommern ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Stettin, Swinemünde usw.; Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel; Provinz Schleswig-Holstein und Fürstenthum Lübeck ausschl. Häfen; Elbhäfen: Altona, Hamburg usw., Provinz Hannover, Kreis Rinteln, Herzogthum Braunschweig; Regierungsbezirk Magdeburg und Herzogthum Anhalt.

[4]) Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt und Thüringische Staaten; Königreich Sachsen; Provinz Hessen-Nassau, Kreis Wetzlar; Provinz Oberhessen.

[5]) Provinzen Ost- und Westpreussen ausschl. Häfen; Ostseehäfen: Memel, Königsberg und Danzig usw.; Provinz Posen; Regierungsbezirk Oppeln; Stadt Breslau; Regierungsbezirke Liegnitz und Breslau ausschl. der Stadt Breslau.

Die aus den Böhmischen Braunkohlenrevieren eingeführten 4 098 262 (1889: 3 743 919) t gingen hauptsächlich mit

1890	1889	nach
2 271 167 t = 55,4 %	56,2 %	dem Königreich Sachsen;
993 481 „ = 24,2 „	19,0 „	Bayern bezw. den übrigen Süddeutschen Staaten;
304 673 „ = 7,4 „	7,5 „	den Reg.-Bez. Merseburg u. Erfurt u. den Thüring. Staaten;
398 935 „ = 9,7 „	13,4 „	Norddeutschland, davon
370 675 „ = 9,0 „	9,2 „	Berlin u. Prov. Brandenburg.

Weder das nordwestliche Deutschland noch verschiedene Verkehrsbezirke Süddeutschlands haben Bezüge von Böhmischer Braunkohle zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Braunkohlen p r o d u k t i o n, welche auf 19 012 481 t (1889: 17 551 411 t) beziffert wird, ist zu bemerken, dass hiervon 15 470 259 t (1889: 14 204 101 t) = 81,4 % (1889: 80,9 %) auf Preussen,

davon	1889	
14 079 207 t	12 861 781 t	auf den Ober-Bergamtsbez. Halle,
661 590 „	629 044 „	„ „ „ Bonn,
448 489 „	486 523 „	„ „ „ Breslau,
280 973 „	226 753 „	„ „ „ Clausthal,

der Rest auf die übrigen Deutschen Staaten kommt.

Von den geförderten Braunkohlen gelangten 7 154 508 t (1889: 6 580 983 t) = 37,1 % und zwar hiervon allein 6 990 303 t (1889: 6 429 278 t) im Gebiete des Preussischen Staates zur Beförderung auf den Eisenbahnen.

Die auf 6 506 414 t (1889: 5 650 966 t) angegebene Einfuhr unter Hinzurechnung der oben aufgeführten Produktionsziffer ergibt eine Verbrauchsmenge von 25 518 895 t (1889: 23 202 377 t); da hiervon 11 286 156 t (1889: 10 360 293 t) = 44,2 % (1889: 44,7 %) auf dem Bahnwege befördert wurden, so ergeben sich 14 232 739 t (1889: 12 842 084 t) = 55,8 % (1889: 55,3 %) als durch Landfuhrwerk, auf Flüssen und Kanälen befördert bezw. auf Lager verblieben oder im eigenen Bedarf an den Förderungsgruben verwendet.

Unter denjenigen O r t e n, welche grössere Mengen versandt oder empfangen haben, treten hauptsächlich folgende hervor:

a) i m V e r s a n d:

Meuselwitz . . .	mit 775 990 t	Biendorf	mit 135 060 t
Bitterfeld . . .	„ 685 118 „	Magdeburg . . .	„ 128 847 „
Nachterstedt . .	„ 410 930 „	Frohse	„ 125 870 „
Senftenberg . .	„ 362 764 „	Rositz	„ 117 060 „
Luckenau . . .	„ 331 986 „	Gross-Räschen .	„ 109 853 „
Förderstedt . .	„ 322 300 „	Liblar	„ 108 642 „
Völpke	„ 310 040 „	Greppin	„ 106 000 „
Eggerstorf . . .	„ 187 230 „	Teutschenthal .	„ 100 901 „
Offleben	„ 184 610 „	Gross-Helmstedt	„ 93 380 „
Teuplitz	„ 166 955 „	Frellstedt . . .	„ 87 010 „
Oberröblingen a/S.	„ 150 164 „	Stecken	„ 83 197 „
Deuben	„ 148 355 „	Oschersleben . .	„ 80 560 „

b) i m E m p f a n g:

Berlin	mit 590 042 t	Finsterwalde . .	mit 64 780 t
Dessau	„ 251 009 „	Mansfeld . . .	„ 61 656 „
Halle	„ 153 358 „	Erfurt	„ 59 406 „
Forst	„ 110 785 „	Merseburg . . .	„ 57 434 „
Luckenwalde . .	„ 83 762 „	Querfurt	„ 54 808 „
Leipzig	„ 77 093 „	Braunschweig . .	„ 53 712 „

In der Braunkohlenbeförderung auf den D e u t s c h e n W a s s e r s t r a s s e n nimmt hauptsächlich das Stromgebiet der Elbe eine hervorragende Stelle ein; des Raummangels wegen erscheinen jedoch auf der Karte nur diejenigen Schiffsstationen, bei denen Mengen von mindestens 1 000 t — im Eingang oder Ausgang, zu Berg bezw. zu Thal — nachgewiesen wurden. Unter Berücksichtigung dieses eingeschränkten Nachweises waren im Stromgebiet der Elbe

	zu Thal	zu Berg
a) im Eingang	441 924 t	40 180 t
befördert worden, wovon hauptsächlich		
auf Magdeburg . .	321 190 t	—
„ Dresden	67 990 „	—
„ Berlin	8 979 „	20 695 t
	zu Thal	zu Berg
b) im Ausgang	8 160 t	1 415 t
auf Magdeburg . .	2 640 t	—
„ Berlin	5 520 „	—
„ Dömitz	—	1 415 t

kommen.

Der D u r c h g a n g s v e r k e h r, welcher auf der Karte überhaupt nicht zur Darstellung gebracht werden konnte, sondern nur in Tabellenform nachgewiesen wurde, ist — ebenfalls im Stromgebiet der Elbe — an einer Reihe von Hafenplätzen, Schleusen usw. hinsichtlich der Mengen von mehr als 1 000 t zur Aufschreibung gelangt. Nach letzterer ergibt sich eine Beförderung von

102 348 t (1889: 91 906 t) und 2 373 511 t (1889: 1 867 827 t)

zu Berg — zu Thal

wovon hauptsächlich auf

	1890	1889		1890	1889
Berlin (Spree)	34,6 %	35,0 %	Schandau, Zollgrenze	82,9 %	84,8 %
Gottesgnade bei Calbe (Saale)	22,2 „	19,4 „	Niegripper Schleuse (Plauer Kanal)	15,5 „	16,3 „
Freyburg (Unstrut)	—	4,5 „			
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer)	20,8 „	19,6 „			
Bischofswerder Schleuse (Havel)	16,9 „	—			

kommen.

S e e w ä r t s gelangten von Altona 3 649 t (1889: 2 154 t), davon 2 817 t (1889: 1 975 t) nach Schleswig-Holstein zur Ausfuhr.

II. Steinkohlen.

Auf dem II. Kartenblatt, welches den **Steinkohlen**- (Brikett- und Koks-) Verkehr behandelt, erscheinen in den Verkehrsbezirken

Nr. 13 Regierungsbezirk Oppeln (Oberschlesien),
„ 14/15 Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz (Niederschlesien),
„ 20 Königreich Sachsen,
„ 22/28 Ruhrrevier,
„ 27/29 Saarrevier

grössere Versandmengen, welche auf diese besonders wichtigen Produktionsplätze hinweisen und zugleich ersichtlich machen, welche Gebietstheile des Deutschen Reiches und des Auslandes, sowie in welchem Umfange dieselben an dem Verbrauche dieses wichtigen Artikels betheiligt sind.

Während der Gesammtversand im Deutschen Reiche 58 209 070 t (1889: 55 650 543 t) betrug, kommen, wie aus der umstehenden U e b e r s i c h t (S. 126) hervorgeht, auf die in derselben aufgeführten Verkehrsgruppen, welche für die vorliegende Besprechung in Betracht gezogen werden, allein 55 990 902 t (1889: 54 402 572 t) oder 96,2 %.

In Prozenten betrug der Versand:

	1890	1889
1. aus den Produktionsgebieten des Verkehrsbezirks		
Nr. 8/11 Provinz Hannover usw.	1,4 %	1,4 %
„ 13 Oberschlesien	21,1 „	20,0 „
„ 14/15 Niederschlesien	4,0 „	4,4 „
„ 20 Königreich Sachsen	5,7 „	7,0 „
„ 22/28 Ruhr- und Wurmrevier	55,8 „	54,7 „
„ 27/29 Saarrevier, ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	10,1 „	10,2 „
„ 36 Königreich Bayern	0,8 „	1,0 „
„ 54 Böhmen	0,7 „	0,9 „
„ 62 England	0,4 „	0,4 „
es kommen hiernach auf		
die westlichen Bezirke	68,0 %	67,3 %
„ östlichen „	30,8 „	31,4 „
das Ausland	1,2 „	1,3 „
2. nach Nordwestdeutschland	37,6 %	36,2 %
„ Süddeutschland	12,5 „	12,6 „
„ Norddeutschland	12,7 „	13,8 „
„ Mitteldeutschland	9,7 „	10,9 „
„ Ostdeutschland	13,4 „	13,3 „
	85,9 %	86,8 %
„ dem Auslande	14,1 „	13,2 „
	100,0 %	100,0 %

Empfangsgebiete	Jahr	Von den Hauptfördergebieten: 1. Provinz Hannover (Bez. Nr. 8—11) t	2. Oberschlesien (Bez. Nr. 13) t	3. Niederschlesien (Bez. Nr. 14/15) t	4. Königreich Sachsen (Bez. Nr. 20) t	5. Ruhr- und Wurmrevier (Bez. Nr. 22/28) t	6. Saarrevier ausschl. der Werke in der Rheinpfalz (Bez. Nr. 27/29) t	7. Königreich Bayern (Bez. Nr. 36) t	8. Böhmen (Bez. Nr. 54) t	9. England (Bez. Nr. 62) t	Summa t
I. Nordwestliches Deutschland*)	1890	70 627	2 066	10	—	20 711 470	241 112	10	10	42 814	21 068 119
	1889	*42 564*	*24 517*	—	*413*	*19 384 748*	*249 549*	—	—	*15 245*	*19 717 036*
II. Süd-Deutschland	1890	71	23	309	240 030	1 470 467	4 406 167	458 483	403 721	—	6 979 271
	1889	—	—	—	*302 640*	*1 307 246*	*4 263 534*	*494 845*	*466 784*	—	*6 835 049*
III. Nord- „	1890	679 506	2 157 622	391 243	14 986	3 748 323	357	—	91	146 810	7 138 938
	1889	*715 851*	*1 980 066*	*461 117*	*18 052*	*4 152 138*	*296*	—	—	*178 053*	*7 505 573*
IV. Mittel- „	1890	8 637	344 390	119 126	2 902 755	1 910 588	100 910	13 264	22 277	3 565	5 425 512
	1889	*10 136*	*253 887*	*138 329*	*3 489 345*	*1 961 709*	*83 480*	*10 779*	*17 882*	*340*	*5 965 877*
V. Ost- „	1890	26	6 421 144	1 034 737	953	1 685	—	1 665	388	39 873	7 500 471
	1889	—	*6 103 860*	*1,057 846*	*1 148*	*1 910*	—	—	*326*	*51 136*	*7 216 226*
VI. Ausland	1890	547	2 889 073	703 813	12 380	3 375 669	893 664	3 445	—	—	7 878 591
	1889	*416*	*2 537 682*	*720 640*	*12 716*	*2 948 707*	*935 513*	*6 897*	—	*230*	*7 162 801*
Summa	1890	759 414	11 814 318	2 249 238	3 171 104	31 218 202	5 642 210	476 867	426 487	233 062	55 990 902
	1889	*768 967*	*10 900 012*	*2 377 932*	*3 824 314*	*29 756 458*	*5 532 372*	*512 521*	*484 992*	*245 004*	*54 402 572*

Von den aus dem Ruhr- und Saarrevier im eigenen Verkehr dieser Bezirke, sowie im In- und Auslandsverkehre verfrachteten Mengen kommen auf

	1890	1889
Nordwestdeutschland	20 952 582 t	19 634 297 t
Süddeutschland	5 876 634 „	5 570 780 „
Norddeutschland	3 748 680 „	4 152 434 „
Mitteldeutschland	2 011 498 „	2 045 189 „
Ostdeutschland	1 685 „	1 910 „
das Ausland	4 269 333 „	3 884 220 „
zusammen	36 860 412 t	35 288 830 t

während von den Beförderungsmengen aus den Ober- und Niederschlesischen, sowie den Sächsischen Revieren auf

Nordwestdeutschland	2 076 t	24 930 t
Süddeutschland	240 362 „	302 640 „
Norddeutschland	2 563 851 „	2 459 235 „
Mitteldeutschland	3 366 271 „	3 881 561 „
Ostdeutschland	7 456 834 „	7 162 854 „
das Ausland	3 605 266 „	3 281 038 „
zusammen	17 234 660 t	17 102 258 t

entfallen.

Von den Steinkohlen, welche das

a) nordwestliche Deutschland empfing, stammen 98,3 % aus dem Ruhrrevier, während

b) Süddeutschland den Bedarf mit 63,1 % aus dem Saarrevier,

c) Norddeutschland mit 52,5 % aus dem Ruhr- und mit 30,2 % aus dem Oberschlesischen Revier,

d) Mitteldeutschland mit 53,5 % aus dem Sächsischen und mit 35,2 % aus dem Ruhrrevier,

e) Ostdeutschland mit 85,6 % aus dem Oberschlesischen und den Rest aus dem Niederschlesischen Revier deckte und endlich

f) das Ausland mit 42,9 % aus dem Ruhrrevier und mit 36,6 % aus Oberschlesien bezog.

In welchem prozentualen Verhältniss der Versand der im eigenen Bezirke geförderten Steinkohlen nach den einzelnen Gebietstheilen des Deutschen Reiches bezw. nach dem Auslande stattfand, ist aus der nebenstehenden Tabelle zu ersehen.

Von den beförderten Gesammtmengen der einzelnen Kohlenreviere verblieben innerhalb der Bezirke des eigenen (Binnen-) Verkehres:

	1890	1889
in der Provinz Hannover usw.	89,1 %	86,9 %
im Oberschlesischen Revier	18,0 „	19,4 „
„ Niederschlesischen „	44,0 „	43,5 „
„ Königreich Sachsen	75,1 „	74,3 „
„ Ruhr- und Wurmrevier	64,6 „	65,2 „
„ Saarrevier, ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	40,3 „	40,9 „
„ Königreich Bayern	95,0 „	96,0 „

nach	Aus den Hauptförderbezirken: Nr. 8/11 Provinz Hannover	Nr. 13 Oberschlesien	Nr. 14/15 Niederschlesien	Nr. 20 Königreich Sachsen	Nr. 22/28 Ruhr- und Wurmrevier	Nr. 27/29 Saarrevier ausschl. der Werke in der Rheinpfalz	Nr. 36 Königreich Bayern	Nr. 54 Böhmen	Nr. 62 England
1. Nordwestl. Deutschl.	9,3	0,0	0,0	—	66,4	4,3	0,0	0,0	18,4
2. Süd- „	0,0	0,0	0,0	7,6	4,7	78,0	96,2	94,7	—
3. Nord- „	89,5	18,3	17,4	0,4	12,0	0,0	—	0,0	63,0
4. Mittel- „	1,1	2,9	5,3	91,6	6,1	1,9	2,8	5,2	1,5
5. Ost- „	0,0	54,3	46,0	0,0	0,0	—	0,3	0,1	17,1
6. dem Auslande	0,1	24,5	31,3	0,4	10,8	15,8	0,7	—	—
zusammen	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Von denjenigen Orten, welche Steinkohlen in grösseren Mengen auf dem Bahnwege versandt oder empfangen haben, sind besonders hervorzuheben:

a) im Versand:

Gelsenkirchen	2 265 369 t	Bismarck	764 685 t
Altenessen	1 858 485 „	v. d. Heydt	659 550 „
Zabrze, Koksanstalt	1 696 125 „	Bottrop K. M.	652 915 „
Königshütte	1 525 241 „	Schwientochlowitz	647 040 „
Herne K. M.	1 401 339 „	Berge-Borbeck	604 333 „
Langendreer B. M.	1 385 247 „	Schalke K. M.	603 055 „
Ueckendorf-Wattenscheidt	1 342 846 „	Kochern	596 301 „
Morgenroth	1 327 643 „	Carnap	589 278 „
Bruch	1 011 980 „	Fintrop	556 515 „
Kray	930 436 „	Kupferdreh	556 203 „
Beuthen O. S.	926 412 „	Steele	554 546 „
Riemke	904 029 „	Laurahütte	538 781 „
Altwasser	900 096 „	Ludwigsglück	531 932 „
Wanne	841 302 „	Schoppinitz	478 690 „
Dittersbach	828 730 „	Essen Rh.	463 348 „
Essen B. M.	788 763 „	Laer	461 100 „
Dahlhausen	785 733 „	Carolinengrube	460 033 „
Oberhausen	778 652 „	Barop	458 240 „
Mannheim	772 239 „	Annen	430 745 „
		Reden	421 745 „

*) Vergl. die Anmerkungen [1]—[5] auf S. 124.

Alsdorf	410 382 t	Dechen	277 752 t
Antonienhütte	407 076 „	Gottesberg	270 962 „
Marten K. M.	403 246 „	Kohlwald	269 165 „
Heinitz	403 063 „	Püttlingen	265 073 „
Heissen	402 928 „	Altenwald	258 800 „
Wolfgangsweiche	400 348 „	König, Gr.	252 310 „
Kattowitz	379 324 „	Czernitz	243 150 „
Myslowitz	374 016 „	Barsinghausen	241 200 „
Merklinde	356 010 „	Styrum	234 333 „
Rüttenscheid	349 700 „	Kohlscheidt	233 170 „
Dortmunderfeld	344 216 „	Höngen	228 184 „
Kunigundenweiche	334 367 „	Courl	222 283 „
Dudweiler Grube	333 681 „	Langendreer	211 681 „
Weitmar	331 785 „	Ruda	206 451 „
Castrop, Stadt	324 260 „	Maybach	204 550 „
Holzwickede	319 710 „	Neumühl	202 245 „
Griesborn	315 955 „	Friedrichsthal	198 629 „
Recklinghausen	315 251 „	Bochum B. M.	194 829 „
Marten B. M.	308 481 „	Aplerbeck	190 696 „
Wattenscheidt	299 436 „	Camen	190 521 „
Witten B. M.	294 199 „	Bommern	189 850 „
Castrop	293 900 „	Dortmund K. M.	179 305 „

b) im Empfang:

Ruhrort	2 664 764 t	Diedenhofen	247 561 t
Breslau	1 304 308 „	Hochfeld B. M.	247 391 „
Berlin	1 289 972 „	Crefeld	232 907 „
Duisburg, Hafen	1 132 139 „	Linden	227 796 „
Hochfeld, Rh.	1 118 681 „	Düsseldorf-Lierenfeld	226 244 „
Ruhrort, Rh.	521 150 „	Bremerhafen	217 045 „
Essen, Rhein, Filiale	463 059 „	Deutsch-Oth	215 760 „
Hamburg	439 323 „	Oberhausen K. M.	214 670 „
Köln	358 878 „	Völklingen	207 668 „
Burbach	347 546 „	Ehrenfeld	205 716 „
Gelsenkirchen	324 286 „	Chemnitz	197 602 „
Malstatt	319 325 „	Dortmund	196 315 „
Peine	256 953 „		

Die Betheiligung der Deutschen Wasserstrassen an der Steinkohlenbeförderung tritt besonders in den Stromgebieten der Elbe und des Rheins hervor, während sich an anderen Strömen grössere Mengen nur bei einzelnen Schiffsplätzen verzeichnet finden. Es ist indess hierbei zu berücksichtigen, dass die Karte (im Ein- und Ausgangsverkehr) nur Gewichtsmengen von mindestens 10 000 t aufführt.

Im Stromgebiete der Elbe finden wir im Eingang:

zu Berg bei Harburg (Süder-Elbe) . . 84 195 t
„ „ „ Berlin-Hafenplatz (Spree) 215 545 „
„ Thal „ „ „ „ 36 372 „
„ Berg „ Magdeburg (Elbe) . . . 27 935 „

jedoch keinen Ausgang verzeichnet; ferner

im Stromgebiete des Memels:

im Eingang	im Ausgang
zu Berg bei Tilsit-Hafenplatz 21 959 t	zu Berg bei Memel (Hafenplatz) 38 921 t

im Stromgebiete des Pregels mit dem Frischen Haff:

im Eingang	im Ausgang
zu Berg bei Königsberg 28 712 t	zu Berg bei Pillau 44 702 t

im Stromgebiete der Oder mit dem Grossen Haff:

im Eingang	im Ausgang
—	zu Berg bei Swinemünde 217 020 t
	„ Thal „ Breslau 709 621 „

Im Stromgebiete des Rheins dagegen gestaltete sich der Ein- und Ausgangsverkehr der einzelnen Schiffsstationen sehr bedeutend; unter Berücksichtigung der oben bezeichneten Minimalgrenze ergeben sich:

	zu Berg	zu Thal
a) im Eingang . . . zusammen	2 186 270 t	—
davon bei Köln	41 032 t	—
„ Coblenz	14 207 „	—
„ Bingen	39 034 „	—
„ Mainz	49 852 „	—
„ Gustavsburg	237 537 „	—
„ Frankfurt a. M.	311 950 „	—
„ Worms	71 578 „	—
„ Ludwigshafen	258 724 „	—
„ Mannheim (Hafenpl.)	1 119 880 „	—
„ Heilbronn (Neckar)	42 476 „	—
	zu Berg	zu Thal
b) im Ausgang . . . zusammen	2 894 821 t	1 694 691 t
davon bei Ruhrort	1 162 631 t	1 401 243 t
„ Duisburg	858 275 „	260 073 „
„ Hochfeld	804 074 „	33 375 „
„ Mannheim (Hafenplatz)	69 841 „	—

Im Durchgangsverkehre wurden

a) zu Berg . . . . . zusammen	864 153 t, und zwar
bei Emmerich	28 627 t
„ Schleuse Luisenthal	75 265 „
„ „ Güdingen	525 086 „
„ Mannheim (Durchgangsst.)	140 075 „
„ „ (Neckar)	13 745 „
„ La Garde-Zollgrenze	81 355 „
b) zu Thal . . . . . zusammen	1 915 922 t, und zwar
bei Emmerich	1 674 003 t
„ La Garde-Zollgrenze	241 919 „

befördert.

Im überseeischen Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebietes und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 2 738 619 t,

davon		
in Memel	55 093 t	mit 11 406 t aus Deutschen Häfen, 2 725 044 t aus Grossbritannien;
„ Pillau	146 466 „	
„ Danzig	197 728 „	
„ Swinemünde	252 957 „	
„ Stettin	150 592 „	
„ Lübeck	61 073 „	
„ Kiel	207 835 „	
„ Altona	37 920 „	
„ Hamburg	1 595 155 „	
„ Bremen	12 178 „	
„ Geestemünde	21 622 „	

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 68 362 t,

davon		mit	
in Stettin	17 178 t	3 220 t	nach Deutschen Häfen,
„ Lübeck	18 076 „	7 024 „	„ Dänemark,
„ Hamburg	33 108 „	1 342 „	„ Grossbritannien,
		8 674 „	„ Russland,
		15 924 „	„ Schweden,
		2 301 „	„ Frankreich,
		2 245 „	„ dem übrigen Europa,
		2 229 „	„ Afrika,
		6 328 „	„ Amerika,
		17 310 „	„ Australien.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) und Nr. 111 a (Norwegische Eisenbahnen) neu, den II. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich Württembergische Staatseisenbahnen), je den VI. Nachtrag zu den Vereins-Kilometerzeigern Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt) und Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen), den VII. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), sowie den XIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 110 wird der im Mai 1888 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I vom Juni 1890 und durch den VI. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 74 der im Dezember 1887 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 66 nebst dem dazu gehörigen Nachtrag I aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 302 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Landtage.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. d. Mts. wurde der Nachweis über die Verwendung des in dem Etat der Eisenbahnverwaltung für 1. April 1890/91 vorgesehenen Dispositionsfonds von 2 500 000 ℳ, sowie der Bericht über die Ausführung des Gesetzes vom 9. Mai 1890, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, nach einmaliger Berathung für erledigt erklärt.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Am 16. d. Mts. wird die Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten die übliche Februarsitzung in Berlin abhalten. Auf der Tagesordnung befinden sich diesmal 12 Gegenstände, und zwar: Stückgutfrachten — Beförderung von Nahrungsmitteln in Personen- und Schnellzügen, Palmblätter, Kähne und Boote, Bedeckung der Güter, Ladegeräthe für Fleischsendungen, Häute und Felle, Geldschränke, Bruèreholz, Kokosfasern, Leimleder, Daub-(Fass-)Holz.

Aus dem Bericht über die Bauausführungen usw.

Dem vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dem Preussischen Abgeordnetenhause vorgelegten Bericht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung vom 1. Oktober 1890 bis dahin 1891 entnehmen wir folgende Notizen, betreffend die Eisenbahnbauten um Berlin:

1. Das Baukapital für die Berliner Stadteisenbahn beträgt 68 810 250 ℳ. Die Kosten des vollendeten Baues betragen 68 128 699 ℳ. Es sind also 681 550 ℳ nicht erforderlich gewesen. Dieser Betrag kann als erspart gelöscht werden.

2. Bezüglich der Anlage des zweiten, bezw. dritten und vierten Geleises und dadurch bedingter Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen sagt der Bericht über die Strecke der Berliner Ringbahn zwischen der Landsberger Allee und dem Bahnhof Wedding: Der Umbau des Güterbahnhofs Weissensee ist fertiggestellt, so dass die Bauarbeiten auf der Theilstrecke von der Landsberger Allee bis Bahnhof Gesundbrunnen vollendet sind. Mit dem Umbau des Bahnhofs Gesundbrunnen kann erst nach Verlegung der Berlin-Stettiner Bahn begonnen werden. Die Theilstrecke vom Bahnhof Gesundbrunnen bis Wedding ist ebenfalls fertiggestellt und am 1. September 1891 in Betrieb genommen. Die bewilligten Baumittel betrugen 3,5 Millionen Mark, verausgabt wurden bis Ende September 1891 3 269 336 ℳ, im Bestand verblieben 230 664 ℳ. Die Bearbeitung des Sonderentwurfs für die Berliner Ringbahn zwischen Bahnhof Wedding und Bahnhof Westend ist nahezu fertiggestellt, der Grunderwerb ist beendet, auch der grösste Theil der Erdarbeiten ausgeführt.

3. Die Arbeiten auf der freien Strecke Berlin-Zehlendorf und den Bahnhöfen sind soweit beendet worden, dass der neue Betrieb am 1. Oktober 1891 eröffnet werden konnte. Die erforderlichen Baumittel sind mit 5 800 000 ℳ veranschlagt. Verausgabt wurden bis Ende September 1891 5 700 000 ℳ. Der verbliebene Rest von 100 000 ℳ reicht zur Vollendung des Baues nicht aus. Zur Bestreitung des Restes wird ein Nachkredit demnächst nachgesucht werden.

4. Die Gesammtkosten der Erweiterung des Bahnhofs Potsdam sind auf 976 000 ℳ veranschlagt. Die Bausumme von 536 000 ℳ ist voll verausgabt. — Die Bauten der Strecke Neubabelsberg-Potsdam sind derart gefördert worden, dass das dritte und vierte Geleis am 1. Oktober 1891 in Betrieb genommen werden konnte. Die bewilligten Baumittel betragen 1 650 000 ℳ, verausgabt wurden bis Ende September 1891 1 139 376 ℳ, im Bestande verblieben 510 624 ℳ. Dieser Betrag reicht zur planmässigen Vollendung des Baues nicht aus; die Ermittelung des Mehrbedarfs ist im Gange.

5. Die Anlagen für die neue Strecke zwischen dem Potsdamer Bahnhof in Berlin bis zur Haltestelle Schöneberg sind soweit fertiggestellt worden, dass die neue Strecke seit dem 1. April 1891 zunächst eingeleisig und vom 1. Juni 1891 ab zweigeleisig befahren werden konnte. Die bewilligten Mittel betragen 4 200 000 ℳ, verausgabt wurden bis Ende September 1891 3 153 804 ℳ, im Bestande verblieben 1 046 196 ℳ.

6. Ueber die Anlage eines Rangirbahnhofs bei Pankow im Zusammenhange mit der Verlegung der Berlin-Stettiner Eisenbahn zwischen Berlin und Pankow nebst zugehörigen Anschlussgeleisen wird mitgetheilt, dass der Grund und Boden grösstentheils freihändig erworben ist. Mit einzelnen Ausnahmen sind die Entwürfe für die Umbauten der Häuser in den zu senkenden Strassen baupolizeilich genehmigt. An Baumitteln sind 14 400 000 ℳ bewilligt, 2 966 169 ℳ verausgabt, 11 433 831 ℳ im Bestande verblieben.

7. Auf der Berliner Ringbahn ist mit der Dammverbreiterung für den viergeleisigen Ausbau der Strecke Treptow-Rixdorf begonnen worden. Bewilligt sind 6 100 000 ℳ, verausgabt wurden bis Ende September 1891 131 036 ℳ, im Bestande verblieben 5 968 964 ℳ.

8. Auf der Strecke Berlin-Oranienburg ist das Geleis fertiggestellt und am 1. Juni 1891 dem Betriebe übergeben worden. An Baumitteln wurden 1 150 000 ℳ bewilligt, verausgabt bis Ende September 1891 771 864 ℳ, im Bestande verblieben 378 136 ℳ. — Der Erwerb der für die Herstellung der Freiladegeleise auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin erforderlichen Grundstücke ist noch im Gange. Bewilligt waren 1 160 000 ℳ.

9. Der Umbau des Haltepunktes bei Schmargendorf (Berliner Ringbahn) ist soweit fertiggestellt, dass die erweiterten Anlagen in Betrieb genommen werden konnten. Bewilligt waren 200 000 ℳ, verausgabt wurden bis Ende September 1891 131 866 ℳ, im Bestande verblieben 68 134 ℳ.

10. Die Arbeiten für den Umbau des Bahnhofs zu Wilmersdorf-Friedenau (Berliner Ringbahn) sind weiter gefördert worden. Bewilligt waren 390 000 ℳ, verausgabt wurden bis Ende September 1891 169 378 ℳ, der verbliebene Bestand von 220 622 ℳ wird voraussichtlich noch voll erforderlich sein.

11. Die zum Umbau des Görlitzer Bahnhofs in Berlin erforderlichen Geleisarbeiten sind bis auf einen Theil ausgeführt. Der Umbau wird 1892/93 vollendet sein. Die Kosten sind zu 200 000 ℳ veranschlagt, 170 000 ℳ bewilligt, 62 411 ℳ bis Ende September 1891 verausgabt.

Preussische Staatseisenbahnen:

Betriebsergebnisse.

Im Jahre 1891 wurden im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ	für Güter 1891 ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar	12 663 714	— 113 735	46 388 448	— 2 201 381
Februar	12 910 31	+ 1 111 216	50 743 915	+ 2 369 265
März	17 156 997	+ 2 200 355	54 385 557	+ 1 521 920
April	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni	2 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli	26 541 168	+ 1 003 160	51 930 731	+ 2 982 816
August	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 393	+ 2 749 589
September	25 315 843	+ 2 491 775	54 649 815	+ 2 328 205
Oktober	20 377 629	+ 1 111 370	59 100 921	+ 1 463 420
November	15 99 577	+ 615 515	55 612 499	+ 3 430 223
Dezember	16 321 162	+ 1 136 727	50 032 014	+ 1 093 121

	insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ		insgesammt ℳ	gegen 1890 ℳ
Januar	62 975 729	— 2 001 125	Oktober	83 480 473	+ 2 600 473
Februar	67 283 337	+ 3 734 146	Novemb.	75 443 595	+ 3 938 780
März	78 660 276	+ 4 976 565	Dezemb.	70 339 204	+ 2 325 870
April	73 275 032	+ 3 501 205	Betriebslänge km	25 197	+ 298
Mai	75 833 030	+ 1 409 118	Einnahme für das Kilometer ℳ	2 796	+ 62
Juni	74 076 265	+ 3 6-0 436			
Juli	82 411 287	+ 4 205 008			
August	82 914 440	+ 4 153 466			
Septemb.	83 922 470	+ 5 036 339			

In den ersten 9 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme

		gegen das Vorjahr
für Personen	193 845 200 ℳ	+ 8 491 438 ℳ
„ Güter	479 107 011 „	+ 21 045 772 „
aus sonstigen Quellen	34 814 767 „	+ 1 414 835 „
zusammen	707 766 978 ℳ	+ 30 955 045 ℳ
oder für das Kilometer	28 267 „	+ 765 „

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 80 804 ℳ und bei der Gesammteinnahme um 2 504 893 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre erheblich günstigere definitive Betriebseinnahmen in Aussicht stehen.

Eröffnungen von Stationen.

Brölthaler Eisenbahn. Mit der am 20. Januar d. J. eröffneten Theilstrecke Hennef-Buchholz (s. Nr. 8 S. 84 d. Ztg.) sind folgende Stationen eröffnet worden: Kuchenbach, Uckerath-Dahlhausen und Buchholz (für den Personen- und Güterverkehr), Endenberg und Krautscheid (für den Güterverkehr), Hanfmühle und Mendt (für den Personenverkehr).

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name des im Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) zwischen den Stationen Beckingen und Merzig a. d. Saar gelegenen Haltepunktes Fremersdorf wird fortan mit einem „m", nicht mehr wie bisher mit zwei „m" geschrieben.

Der zum Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) gehörige Bahnhof Osnabrück führt fortan die Bezeichnung „Osnabrück, Bremer Bahnhof."

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Dividende für die Stammaktien wird, nach Vernehmen der „Köln. Ztg.", für 1891 voraussichtlich 4 % betragen wie im Vorjahr, während die Vorzugsaktien bekanntlich 4,5 % erhalten.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Nach der der Generalversammlung vorgelegten Betriebsrechnung betrug die Summe aller Einnahmen (von welchen auf den Personen- und Gepäckverkehr 279 287 ℳ, auf die Güterbeförderung 16 639 ℳ fallen) 301 825 ℳ, die Summe der Ausgaben 227 118 ℳ, der Ueberschuss 74 707 ℳ. Dieser Ueber-

schuss wurde nach Beschluss der am 4. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wie folgt verwendet: 63 720 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 36 ℳ für jede Aktie, 6 374 ℳ als Theuerungszulage für das Dienstpersonal, 3 800 ℳ zum gesetzlichen Reservefonds, 813 ℳ zum Bahnerneuerungsfonds.

Am 31. Dezember 1891 betrug der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds 122 598 ℳ, des Bahnerneuerungsfonds 950 ℳ, des statutenmässigen Reservefonds 1 829 ℳ — diesem Baarbestand steht eine Schuld von 271 072,30 ℳ gegenüber —, der Bestand des gesetzlichen Reservefonds 24 002 ℳ, der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens 1 605 472 ℳ, Aktienkapital 177 000 fl. = 303 428 ℳ.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, die Vertheilung einer Dividende von 4,5 % vorzuschlagen gegen 5,5 % im Vorjahr.

Bremerhafener Strassenbahn.

Die Dividende für 1891 wurde vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung auf 5 % festgestellt. Im Vorjahr betrug dieselbe 7 %.

Deutsche Strassenbahngesellschaft in Dresden.

Die Gesellschaft beabsichtigt, den Bau einer elektrischen Strassenbahn vom Schlossplatz in Dresden nach Blasewitz im Frühjahr in Angriff zu nehmen und nimmt zur Deckung der Baukosten für diese und andere Linien für die zweite Bauperiode 1892—1895 eine 4 % Prioritätsobligationen-Anleihe von 3 000 000 ℳ auf.

Das bisherige Anlage- bezw. Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 3 000 000 ℳ.

Erfurter Strassenbahn.

In der Generalversammlung wurde die Vertheilung einer 5 % Dividende beschlossen.

Magdeburger Strassen-Eisenbahngesellschaft.

In der am 1. d. Mts. stattgehabten Aufsichtsrathssitzung wurde beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 6 % für 1891 vorzuschlagen gegen 9 % im Vorjahr.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahngesellschaft.

Die gesammte Roheinnahme für das Jahr 1891 aus der Beförderung von Personen gegen Fahrscheine, Zeitkarten usw. stellt sich auf 14 · 98 942 ℳ Die nach Maassgabe des Vertrages mit der Stadt Berlin an die Stadtgemeinde davon zu entrichtende Abgabe von 7,75 % beläuft sich auf 1 108 168 ℳ.

Der Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1891

hat, wie wir dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ entnehmen, gegenüber dem Vorjahr nicht unerheblich zugenommen. Sowohl das Gesammtgewicht der angekommenen, als auch der durchgehenden und abgegangenen Güter zeigt eine Steigerung.

Das Gesammtgewicht betrug in Tonnen:

	1888	1890	1891
a) durchgehende Güter .	326 111	292 392	427 587
b) angekommene Güter .	4 229 540	4 309 104	4 777 073
c) abgegangene Güter . .	339 748	363 647	396 668

Die Anzahl der Schiffe betrug:

	1888	1890	1891
a) durchgehende	3 657	3 144	4 215
b) angekommene	46 307	43 462	46 599
c) abgegangene	46 187	43 079	45 754

Gegenüber dem Jahre 1884, also seit 7 Jahren, ist das Gesammtgewicht der angekommenen und abgegangenen Güter von 3 348 284 auf 5 173 741 t gestiegen, hat sich mithin um 1 825 457 t oder 54 % vermehrt. Die Zunahme ist aber thatsächlich eine weit grössere, da die obigen statistischen Angaben auf den Aufzeichnungen des Schifffahrtsbüreaus des Königlichen Polizeipräsidiums beruhen und den Verkehr nur insoweit darstellen, als er sich innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin abspielt.

Aus Württemberg.

Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten.

Auf der Tagesordnung dieser am 2. Februar d. J. stattgehabten Sitzung stand der Eisenbahnfahrplan für den Sommerdienst 1892. Die von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen bei dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, gestellten Anträge wurden im allgemeinen als zweckmässig erkannt. Im Laufe der Verhandlungen gab der erste auf die Einlegung eines weiteren Zugs gerichtete Wunsch eines Beirathsmitglieds, wie wir dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ entnehmen, dem Herrn Staatsminister Anlass zu folgenden Erklärungen:

Mit Rücksicht auf die gegenwärtige finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltung vermöchte er die Einlegung von weiteren Zügen, für welche kein absolutes Bedürfniss vorliege, nicht zu verantworten. Die Reineinnahme der Eisenbahnverwaltung sei bedeutend gesunken infolge des starken Anwachsens der Betriebsausgaben. Die Ausgaben haben im Jahre 1888/89 etwa 49 % der Einnahmen betragen, im Jahre 1889/90 54 % und 1890/91 62 %. In dem laufenden Verwaltungsjahre werde nach den bisherigen Ablieferungen zur Staatshauptkasse das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen noch ungünstiger sich stellen als in dem Jahre 1890/91. Die starke Vermehrung der Betriebsausgaben sei übrigens nicht etwas den Württembergischen Staatseisenbahnen Eigenthümliches; sie habe sich auch anderwärts bemerklich gemacht. Es sei den Herren Beirathsmitgliedern nicht entgangen, dass auch in Preussen, wo die Einnahmen ungleich besser seien als in Württemberg, für nöthig befunden worden sei, mit den Ausgaben zurückzuhalten. In Württemberg wirke aber bei den viel schwächeren Einnahmen eine Vermehrung der Betriebsausgaben viel empfindlicher als in Preussen. Noch vor 2 Jahren 1889/90 haben die Ablieferungen zur Staatshauptkasse rund 11 987 000 ℳ betragen, 1890/91 seien sie auf rund 12 978 000 ℳ gesunken, für 1891/92 werden sie auf 11 800 000 ℳ geschätzt und es sei fraglich, ob diese Summe werde erreicht werden. Die Ablieferungen seien hinter dem Bedarf zur Verzinsung der Eisenbahnschuld zurückgeblieben 1889/90 um rund 471 000 ℳ (bei einer Verzinsung des ganzen Anlagekapitals von 3,31 %), in dem Jahre 1890/91 um rund 2 024 000 ℳ (bei einer Verzinsung des ganzen Anlagekapitals von 2,71 %), in dem Jahre 1891/92 werde der Fehlbetrag noch höher sein. Unter diesen Umständen könne davon nicht die Rede sein, der Bequemlichkeit und Annehmlichkeit halber neue Züge einzulegen. Der Herr Staatsminister ersuchte daher die Beirathsmitglieder bei ihren Anträgen auf Zugvermehrung die finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltung gebührend in Rücksicht zu nehmen mit dem Bemerken, dass für die Eisenbahnverwaltung unter Umständen die Einstellung einiger bestehenden Züge mit Beginn des nächsten Winterfahrplans in Frage kommen werde.

Aus der Schweiz.

Bürgenstockbahn.

Diese Bahn hat im Jahre 1891 mit 2 818 Zügen 25 195 Personen befördert und im ganzen 27 365 Frcs. (1890 30 678 Frcs.) eingenommen. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt, nach Abzug der Verzinsung des Obligationenkapitals, Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds und Abschreibung von den zu amortisirenden Verwendungen, einen Aktivsaldo von 8 745 Francs. Die Verwaltung beantragt Auszahlung einer Dividende von 4,5 %.

Rigi-Scheideggbahn.

Seit Eröffnung der Bahn ergaben nur die Jahre 1879 und 1882 eine geringere Einnahme als das Jahr 1891. In diesem betrugen die sämmtlichen Einnahmen 16 861 Frcs. und die Ausgaben 21 233 Frcs. Es zeigt also 1891 einen Ausfall von 4 372 Frcs., während 1890 einen solchen von 790 Frcs. ergab. Von den Gesammteinnahmen entfallen auf 1 Bahnkm 2 398 Frcs., auf 1 Betriebstag 169 Frcs. und auf 1 Zug 18,24 Francs. Von den Gesammtausgaben entfallen auf 1 Bahnkm 3 033 Frcs., auf 1 Betriebstag 214 Frcs. und auf 1 Zug 23,03 Francs.

Zürichbergbahn.

Die Zürichbergbahn beförderte im letzten Jahre 485 000 Personen und vereinnahmte 44 204 Frcs. Der Ueberschuss der Einnahmen beträgt 16 317 Frcs.

Ueber Kursdifferenzen.

Nach einer Zusammenstellung über die Kursdifferenz der an den Börsen von Basel, Zürich und Genf kotirten Schweizerischen Bank-, Eisenbahn- und Industrieaktien zwischen dem 31. Dezember 1890 und dem 31. Dezember 1891 wurden im Jahre 1891 verloren (Kursdifferenz) an Bankaktien 89 775 500 Francs, an Eisenbahnaktien 109 511 900 Frcs., an Industrieaktien 30 023 250 Frcs., zusammen 229 310 650 Frcs. Für die Eisenbahnaktien weist die Kursdifferenz in Minus folgende Zahlen auf: Nordostbahn 18 321 000 Frcs., Centralbahn 17 600 000 Francs, Gotthardbahn 11 000 000 Frcs., Jura-Simplonbahn 30 980 000 Frcs., Union Suisse, Stamm 16 590 000 Frcs., Schweizerische Südostbahn 3 750 000 Frcs., Arth-Rigibahn, Stamm 1 341 000 Frcs., Wengernalpbahn 448 000 Frcs., Thunerseebahn 1 855 000 Frcs., Berner Oberlandbahnen 1 098 000 Frcs., Bödelibahn, Stamm 30 000 Frcs., Brienz-Rothhornbahn 840 000 Frcs., Genfer Schmalspurbahnen 2 765 000 Frcs., Lauterbrunnen-Mürren 558 000 Frcs., Generosobahn 432 000 Frcs., Visp-Zermatt 545 000 Frcs., Schynige Plattebahn 800 000 Frcs., Züricher Strassenbahn 120 000 Frcs., Mont Salève 165 000 Frcs. Im ganzen (wie vorher angegeben) 109 511 900 Frcs.

Jungfraubahn.

Nach den von Professor Kronecker in Bern im Auftrage des Bundesrathes angestellten Versuchen über das Wesen der Bergkrankheit zeigt sich schon bei einer nur mässigen Luftverdünnung bei sehr vielen Naturen Ohrensausen, unangenehme Hitze, Zunahme der Pulsation, Herzklopfen, Athemnoth, Verdauungsstörung, Appetitlosigkeit, Schlafsucht, Schwächeanfälle bis zur Ohnmacht. Professor Kronecker kommt zu dem Schlusse, dass die meisten dereinst die Jungfrau befahrenden Reisenden der Neugier ihren Tribut bezahlen werden, denn es hat sich gezeigt, dass auch ein mit keiner Anstrengung verbundener Uebergang in dünnere Luft verschiedene Erscheinungen der Bergkrankheit hervorbringt.

Jura-Simplonbahn.

Der Bau der neuen eisernen Brücke ist vor kurzem an die Maschinenfabrik Theodor Bell & Co. in Kriens bei Luzern vergeben worden. Dieselbe wird mindestens 3 Mal so schwer als die alte eingestürzte.

Schweizerische Südostbahn.

Die Betriebseinnahmen betragen vom 1. Januar bis 31. Dezember 1891 zusammen 445 387,59 Frcs. oder 126 611,49 Frcs. mehr als im Vorjahr. Es ist dies im Vergleich zu den 162 975,14 Frcs. betragenden Mehrausgaben ein bedenkliches Resultat. Die Betriebslänge der Südostbahn ist bekanntlich seit dem 8. August 1891 50 km, vorher war dieselbe 17 km. Die Zahl der beförderten Personen hat sich nur um 84 % vermehrt, während die Verlängerung des Netzes 194 % beträgt. Beinahe dasselbe Verhältniss besteht bei den Einnahmen. Hier beträgt die Vermehrung gegenüber den letzten 5 Monaten des Vorjahres 86 %. Beim Güterverkehr beträgt die Vermehrung in der Zahl der beförderten Tonnen nur 15,4 % und in den entsprechenden Einnahmen 21 %, einschl. Transitverkehr. Die Gesammteinnahmen verhalten sich zu einander wie 8,2 : 13,5 und beträgt somit die Vermehrung 61 % bei der gleichzeitigen 158 % Vermehrung der Ausgaben.

Aus Frankreich.

Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer.

Nach der Abgeordnetenkammer (vergl. Nr. 6 S. 61 d. Ztg.) hat nun auch der Senat die Art. 26 und 27 des Finanzgesetzes für 1892 (vergl. Nr. 100 S. 965 Jahrg. 1891 d. Ztg.) genehmigt; demnach wird vom 1. April d. J. ab, trotzdem der ganze Staatshaushalt für 1892 nicht rechtzeitig bewilligt wurde, die Ermässigung der Personen- und Eilguttarife in Kraft treten. Eine eingehende Würdigung dieser bedeutsamen Thatsache bringen wir demnächst.

Dagegen hat der Senat am 19. Januar d. J. den Art. 28 (vergl. Nr. 48 S. 481 und Nr. 100 S. 965 Jahrg. 1891 d. Ztg.) in folgender Fassung abgeändert: „Vom 1. April 1892 ab finden die Bestimmungen des letzten Absatzes des Art. 8 des Gesetzes vom 28. Juni 1833 sowie des Art. 2 des Gesetzes vom 11. Juli 1879 auf die nicht durch Pferdekraft betriebenen Eisenbahn- und Strassenbahn-Unternehmungen keine Anwendung. Für die Lokal- und Strassenbahnen mit mechanischer Zugförderung wird ohne Rücksicht auf ihre Länge vom gleichen Zeitpunkte ab eine Gebühr von 3 % vom Preise der Personenplätze und der in Eilfracht beförderten Gepäcksendungen erhoben. Für die Strassenbahn-Unternehmungen mit mechanischer Zugförderung, auf deren Netz der Preis der Plätze 30 Cts. nicht übersteigt, kann auf Verlangen auch ferner die feste Abgabe beibehalten werden."

Geldbewilligung für die Neubauten des Jahres 1892.

Das von der Kammer angenommene Finanzgesetz für 1892 enthält u. a. folgende Bewilligungen:

Art. 49. Der Gesammtbetrag der jährlichen Beihilfen, zu deren Gewährung an Lokal- und Strassenbahn-Unternehmungen sich der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1880 während des Jahres 1892 verpflichten kann, darf für die Lokalbahnen 800 000 Frcs., für die Strassenbahnen 600 000 Frcs. nicht übersteigen.

Art. 51. Die Eisenbahnbauten, die entweder von den Eisenbahngesellschaften oder vom Staate mit Hilfe der dem Staatsschatze von den Gesellschaften zur Verfügung gestellten Beträge gemäss dem Gesetze vom 20. November 1883 während des Jahres 1892 ausgeführt werden, dürfen, abgesehen von den Fahrbetriebsmitteln, nicht mehr als 125 000 000 Frcs. erfordern, und zwar dürfen davon die in Jahresbeträgen rückzahlbaren Vorschüsse höchstens 93 800 000 Frcs. betragen. Die Vorschüsse der Gesellschaften werden auf eine besondere Rechnung mit der Bezeichnung: „Beitragskasse der Eisenbahngesellschaften auf Grund der Verträge von 1883" (Fonds de concours versés par les compagnies de chemins de fer en exécution des conventions de 1883) übertragen. Die zur Bezahlung der Ausgaben nothwendigen Beträge werden durch Beitragskassen-Erlasse nach Maassgabe der von den Gesellschaften bewirkten Einzahlungen angewiesen. Die am Ende des Jahres 1892 nicht in Anspruch genommenen Bewilligungen und die entsprechenden Beträge dürfen nur auf Grund eines Gesetzes auf die folgenden Jahre übertragen werden.

Geldbewilligung für Ergänzungsbauten des Jahres 1892.

Für Ergänzungsbauten, die im Jahre 1892 auf den in Betrieb befindlichen Linien ausgeführt werden, nachdem gemäss den Vorschriften der Erlasse von 1863 und 1868 der Abschluss auf Grund der Rechnungsfeststellung der bezüglichen Baurechnung erfolgt ist, können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1892, abgesehen von den Fahrbetriebsmitteln, im ganzen 45 000 000 Frcs. auf die Anlagekostenrechnung übertragen werden, und zwar 10 000 000 Francs von der Nordbahn, 9 000 000 Frcs. von der Ostbahn, 6 000 000 Frcs. von der Westbahn, 7 000 000 Frcs. von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 6 000 000 Frcs. von der Orléansbahn und 7 000 000 Frcs. von der Südbahn. Von denjenigen Anlagen, die an Stelle von älteren treten, darf nur der gegenüber den ersetzten Anlagen eingetretene Mehrwerth auf die vorstehenden Beträge angerechnet werden. Im Jahre 1893 haben die Gesellschaften eine besondere Rechnung der auf Grund dieser Ermächtigung im Laufe des Jahres 1892 ausgeführten Ergänzungsbauten vorzulegen. Die vorstehende Ermächtigung ist nur bis zur Höhe der thatsächlich im Jahre 1892 ausgegebenen Summen gültig.

Anleihe der Nordbahn.

Die Nordbahngesellschaft ist ermächtigt worden, ein Kapital von 11 000 000 Frcs. durch Begebung von Schuldverschreibungen zu beschaffen. Von diesem Betrage sind 5 500 000 Frcs. zur Rückzahlung eines Theiles der Bürgschaften der Beamten, 1 500 000 Frcs. zur Beschaffung von Lokomotiven und 4 000 000 Francs zur Beschaffung von Personen- und Güterwagen bestimmt, um dem Verkehrsaufschwung, der unbedingt durch die Ermässigung der Personen- und Eilguttarife herbeigeführt wird, zu begegnen.

Uebergang des Anschlusses von Stains-Pierrefitt an die Nordbahn.

Die Abgeordnetenkammer hat in der Sitzung vom 5. Januar d. J. einen Gesetzentwurf angenommen, durch den ein am 14. März 1890 zwischen der Nordbahn und der Grossen Gürtelbahn geschlossener Vertrag, betreffend Uebergang des die Grosse Gürtelbahn mit der Linie Paris-Chantilly-Creil verbindenden Anschlusses von Stains-Pierrefitt an die Nordbahn, und die Einverleibung dieses Anschlusses in das ältere Netz der Nordbahn genehmigt wird.

Theilbetriebsrechnung der Orléansbahn.

Nach Art. 18 des am 28. Juni 1883 zwischen dem Staate und der Orléansbahn vereinbarten, durch Gesetz vom 20. November 1883 genehmigten Vertrages „sind bis zu demjenigen 1. Januar, welcher der Vollendung aller in Art. 3 des genannten Vertrages bezeichneten Linien folgt, die Betriebskosten, die Zinsen und der Tilgungsbetrag der auf Grund des Art. 8 der Gesellschaft zur Last geschriebenen Ausgaben von dem Ertrage der nach und nach in Betrieb genommenen Theilstrecken jener Linien zu bestreiten. Wenn dieser Ertrag nicht ausreicht, so kann die Gesellschaft den Fehlbetrag den Anlagekosten zuschlagen und es findet dann die in Art. 14 des Vertrages vorgesehene Vorwegnahme statt."

Diese Bestimmungen sind durch folgenden, am 10. Dezember 1891 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Orléansgesellschaft vereinbarten und am 16. Januar d. J. der Kammer zur Bestätigung vorgelegten Vertrag ersetzt worden:

Art. 1. a) Die in Art. 3 des Vertrages vom 28. Juni 1883 bezeichneten Linien werden nach und nach der durch die Art. 13 und 14 des genannten Vertrages vorgesehenen einheitlichen Betriebsrechnung eingefügt, und zwar nach Verlauf einer Frist von 5 Jahren, die sich für jede Linie von demjenigen 1. Januar ab, welcher der Eröffnung der ganzen Linie folgt, berechnet. b) Bis zum Ablauf dieser Frist werden diejenigen Lasten, welche der Gesellschaft aus den von ihr zum Bau und zur Inbetriebsetzung jeder Linie verwendeten einschliesslich der zur Rückzahlung staatlicher Zinsvorschüsse verausgabten Kapitalien thatsächlich erwachsen, nach Abzug der Betriebsreinerträge, sofern diese zur Deckung nicht ausreichen, auf die Anlagekostenrechnung übertragen und geben zu der in Art. 14 des Vertrages vorgesehenen Vorwegnahme Veranlassung. c) Zum Zwecke der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen werden die Linien Limoges-Brive und Brive-Montauban als eine einzige Linie (Limoges-Montauban) angesehen; dagegen gelten die Zweigbahnen nach Figeac und Gourdon als besondere Linien. d) Die im vorstehenden vorgesehene Ein-

setzung der Ausgaben in die Anlagekostenrechnung hört unbedingt an demjenigen 1. Januar auf, welcher der Vollendung aller in Art. 3 bezeichneten Linien folgt.

Art. 2. Die vorhergehenden Bestimmungen sind auch auf die noch nicht endgültig abgeschlossenen Rechnungen der Vorjahre anwendbar.

Betriebseröffnung.

Die bereits am 24. Juni 1891 für Militärsendungen eröffnete Linie von Bricon zum direkten Anschluss von Chaumont (8,428 km), die vornehmlich aus strategischen Rücksichten die Leistungsfähigkeit der Linie Paris-Belfort erhöhen soll, ist von der Ostbahn im Januar d. J. auch dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die Anlage einer Eisenbahn zur Verbindung der Quiévrechainschächte der Kohlenfelder von Crespin (Nord) mit dem Bahnhof Blanc-Misseron ist für gemeinnützig erklärt worden; zum Bau dieser Bahn ist die Kohlenbergbau-Gesellschaft von Crespin auf ihre Kosten und Gefahr ermächtigt.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzessiou für die Lokalbahn Estrées-Saint Denis-Froissy von dem bisherigen Konzessionsinhaber Lambert an die „Compagnie du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite d'Estrées-Saint Denis à Froissy" ist genehmigt worden.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnstatistik der Vereinigten Staaten.

Das statistische Büreau des Bundes-Verkehrsamtes (Interstate Commerce) Commission) hat jetzt seinen Vorbericht über die Eisenbahnstatistik der Vereinigten Staaten für die Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 erstattet.

Aus den auf Grund dieses Berichtes von der „Railr. Gaz." zusammengestellten Hauptdaten entnehmen wir folgendes:

Das gesammte Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten umfasste Ende Juni 1890 263 228 km, d. h. es kam auf 238 Einwohner 1 km Eisenbahn. Der reine Zuwachs an Eisenbahnen in dem genannten Jahreszeitraum betrug 9 393 km; 244 km Eisenbahnen wurden ausser Betrieb gestellt. Die gesammte Geleislänge betrug ungefähr 346 000 km. 13 575 km Eisenbahnen waren zweigeleisig, 1 224 km dreigeleisig und 904 km viergeleisig. Von 11 574 km Eisenbahnen sind die statistischen Unterlagen nicht zu erlangen gewesen. Es beziehen sich daher die nachfolgenden Angaben auf die verbleibenden 251 654 km. In das Eigenthum der Bahnen theilten sich 1 797 Gesellschaften, der Betrieb wurde dagegen nur von 881 Gesellschaften ausgeübt. 40 Gesellschaften betrieben allein 125 000 km, d. s. 47,5 % aller Eisenbahnen.

Das gesammte Eigenthum der in die Statistik aufgenommenen Bahnen umfasste
251 645 km Eisenbahnstrecken, 29 928 Stück Lokomotiven, 26 511 Stück Personenwagen, 1 105 041 Stück Güterwagen, 32 636 Stück Dienstwagen.

Hiervon entfielen auf 100 km Eisenbahn 12 Lokomotiven, 11 Personenwagen, 439 Güterwagen und 13 Dienstwagen. Der Zuwachs an rollendem Material betrug in dem Berichtsjahre bei den Lokomotiven 3 %, bei den Personenwagen 3,25 % und bei den Güterwagen 6,4 %.

Das vorstehende Eigenthum, zusammen mit den Stammaktien und Antheilscheinen der Eisenbahnen, sowie deren Betriebskapital, wurde repräsentirt durch (den Dollar zu 4,20 ℳ gerechnet):

Stammaktien	15 973 796 761 ℳ
Vorzugsaktien	2 546 768 876 „
gesammtes Aktienkapital	18 520 565 637 ℳ
Hypotheken-Schuldverschreibungen	17 320 055 508 „
verschiedene Schuldscheine	1 284 113 502 „
Einkommen-Schuldverschreibungen	323 122 036 „
Betriebsmittelfonds-Schuld	207 808 503 „
gesammte kapitalisirte Schuld	37 655 665 186 ℳ
andere Schuld	1 903 056 977 „
Gesammtkapital	39 558 722 163 ℳ

Es bedeutet dies eine Zunahme des Gesammtkapitals in dem Berichtsjahre um 1 773 147 592 ℳ oder um 4,7 % gegen das Vorjahr.

Die Eisenbahnen leisteten rund folgende Arbeiten:

459 Millionen Personenzugkilometer, 700 Millionen Güterzugkilometer, 492 Millionen beförderte Personen, 637 Millionen Tonnen beförderte Frachten, 19 100 Millionen Personenkilometer, 12 300 Millionen Tonnenkilometer.

Die Zunahme des Personenverkehrs war nur gering und hielt gleichen Schritt mit dem Wachsen der Bevölkerungsziffer. Dagegen hat sich der Güterverkehr bedeutend gehoben. Die geleisteten Tonnenkilometer haben sich gegen das Vorjahr um 10 %, das Gesammtgewicht der gefahrenen Güter hat sich um 18 % erhöht. Dagegen ist die durchschnittliche Güterzugladung von 179 auf 175 t gefallen. Die Personenzüge waren durchschnittlich von 41 Reisenden — gegen 42 im Vorjahre — besetzt. Vertheilt man den Gesammtverkehr auf sämmtliche Strecken gleichmässig, so würde jede Stelle der Bahnen täglich passirt worden sein von 2,50 Personenzügen, 3,67 Güterzügen, 104 Reisenden, 667 t Fracht.

Ein Reisender legte durchschnittlich 38,7 km zurück. Die Güter wurden durchschnittlich auf 193 km transportirt.

Die Verkehrseinnahmen, Betriebsausgaben, sonstige Einnahmen und die Vertheilung des Gesammteinkommens betrug 1890 in runden Zahlen:

Einnahmen aus:	
Personenzügen	1 095 300 000 ℳ
Postzügen	98 150 000 „
Schnellzügen	85 200 000 „
Sonstige Einnahmen aus dem Personenverkehr	20 870 000 „
Fracht	3 000 750 000 „
Sonstige Einnahmen aus dem Güterverkehr	13 600 000 „
Andere Geschäftseinnahmen	102 060 000 „
Sonstiges	1 960 000 „
zusammen rund	4 417 890 000 ℳ
Betriebsausgaben	2 906 800 000 „
Reineinnahme	1 511 090 000 ℳ
Anderes Einkommen	532 410 000 „
Gesammteinkommen	2 043 500 000 ℳ
Feste Lasten und Abgaben	1 616 100 000 „
Reineinkommen	427 400 000 ℳ
Dividenden	376 700 000 „
Ueberschuss	50 700 000 ℳ

Die Roheinnahmen haben sich gegen das Vorjahr um 9 % erhöht, die Reineinnahme dagegen ist nur ganz unwesentlich gestiegen. Wenn trotzdem die Dividenden gegen das Vorjahr um 9,4 % höher waren, so liegt dies daran, dass der Ueberschuss gegen das Vorjahr um 38,3 % herabgesetzt wurde — von 81 Millionen Mark im Jahre 1889 auf 51 Millionen im Jahre 1890.

Die gezahlten Dividenden erreichten eine durchschnittliche Höhe von 2,03 %. Auf 11 800 Millionen Mark Aktienkapital entfielen aber überhaupt keine Dividenden; es erhielten daher diejenigen Aktionäre, die einen Dividendengenuss hatten, durchschnittlich 5,65 %.

Das Folgende gibt eine Zusammenstellung der hauptsächlichen Ergebnisse.

Es entfielen:

auf 1 km Eisenbahn		
Roheinnahmen	17 600	ℳ
Betriebskosten	11 600	„
Reineinnahmen	6 000	ℳ
Anderes Einkommen	2 120	„
Gesammteinkommen	8 120	ℳ
Zinsen und Abgaben	6 420	„
Dividenden	1 500	„
Ueberschuss	200	ℳ
auf 1 Zugkm		
Personenzug: Einnahme	282	₰
Personenzug: Kosten	210	„
Personenzug: Ueberschuss	72	„
Güterzug: Einnahme	432	„
Güterzug: Kosten	306	„
Güterzug: Ueberschuss	126	„
Einnahme aus		
1 Personenkm	5,7	₰
1 tkm	2,5	„
Ausgaben für		
1 Personenkm	5,0	₰
1 tkm	1,6	„
Ueberschuss aus		
1 Personenkm	0,7	₰
1 tkm	0,9	„

Die Reineinnahmen für das Kilometer erhöhten sich gegen das Jahr 1889 um 7 %, die Roheinnahmen um 10 %.

Der durchschnittliche Frachtsatz war 2 %, der durchschnittliche Personenfahrpreis nur wenig höher als 1889.

Die Zahl der Angestellten erreichte 749 301 Personen, d. h. es entfielen auf das Betriebskilometer 2,99 Beamte. Hiervon waren 37,4 % beim Zugdienst, 26 % bei der Bahnunterhaltung, 16,5 % bei der Betriebsmittelunterhaltung und 3,3 % bei der Generalverwaltung beschäftigt. Der Rest ist nicht

klassifizirt. Auf einen Angestellten entfielen 613 Personenzug- und 932 Güterzugkm. 25 400 Personen- und 164 000 Tonnenkilometer.

Diesen ausserordentlichen Verkehrsleistungen steht als dunkler Punkt die Unfallstatistik gegenüber. (Siehe die Mittheilung in Nr. 10 S. 106 d. Ztg.)

Von je 306 Beamten wurde einer getödtet, von je 33 einer zerletzt, von der Zugbedienung wurde jeder 105. getödtet, jeder 12. verletzt. 369 Beamte erlitten den Tod beim Wagenkuppeln, während 7 473 hierbei verletzt wurden. 561 wurden getödtet und 1 802 verletzt beim Fallen von der Lokomotive.

Mit Zugbremsen waren ausgerüstet 20 162 Lokomotiven, 25 330 Personen- und 102 911 Güterwagen. Es ist also wenig mehr als $^1/_{12}$ des Güterwagenparks mit Bremsen versehen. Es hatten 148 892 Fahrzeuge Kraftbremsen, 143 661 Westinghouse-Bremsen.

Mit selbstthätigen Kuppelungen waren 115 319 Fahrzeuge versehen (gegen 80 510 im Jahre 1889). Im ganzen kamen 44 verschiedene selbstthätige Kuppelungen zur Anwendung.

Kohlengewinnung.

Nach dem „Coal Trade Journal“ hat die Kohlengewinnung in Nordamerika einen gewaltigen Aufschwung genommen. Sie hat bereits die Höhe von jährlich 140 Millionen Tonnen netto erreicht, d. h. auf den Kopf der Bevölkerung ungefähr 2 t.

In welchem Maasse die Kohlengewinnung zugenommen, zeigt nachfolgende Zusammenstellung.

Es wurde gewonnen in Bruttotonnen:

im Jahre	Steinkohle	bituminöse Kohle	zusammen
	t	t	t
1850	2 299 017	3 406 206	6 405 223
1860	8 391 367	5 156 319	13 547 686
1870	13 985 960	15 348 585	29 334 545
1880	25 580 240	38 173 414	63 753 654
1890	40 665 152	84 370 533	125 035 685

Zum Vergleich sind nachstehend die Produktionszahlen der drei grössten kohlenproduzirenden Länder — Grossbritannien, die Vereinigten Staaten und Deutschland — für die Jahre 1870 und 1890 in Millionen Tonnen zusammengestellt:

	die Kohlengewinnung betrug		Zunahme	in Prozenten
	1870	1890		
	Millionen Tonnen			
Grossbritannien . . .	109,035	181,614	72,579	66,56
Vereinigte Staaten . .	29,335	125,036	95,901	325,89
Deutschland	26,397	70,039	43,612	165,33

Obgleich England immer noch die meisten Kohlen produzirt, hat — wie aus vorstehender Zusammenstellung hervorgeht — es den Aufschwung der beiden anderen Länder bei weitem nicht zu erreichen vermocht. Während noch im Jahre 1870 72 % der gesammten Kohlenproduktion der genannten drei Länder auf Grossbritannien entfiel, waren dies im Jahre 1890 nur noch 48 %.

Man schätzt die Ausdehnung der Nordamerikanischen Kohlenfelder auf 500 000 qkm (192 000 Englische Quadratmeilen, d. i. ungefähr das $1^1/_2$ fache des Königreichs Preussen). Hiervon könnten zur Zeit 310 000 qkm nutzbringend abgebaut werden, wenn die Nachfrage es erfordern würde. West-Virginien hat allein mehr Kohle als Grossbritannien. Rs.

Bücherschau.

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band XI. Betriebsjahr 1890/91. Preis 16 ℳ.

Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik nebst erläuternden Bemerkungen und graphischen Darstellungen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Band X. Betriebsjahr 1890/91. Preis 3 ℳ.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt alljährlich veröffentlichten statistischen Werke, welche sich durch ihren reichen Inhalt und ihr frühzeitiges Erscheinen auszeichnen, sind soeben in ihren neuen Jahrgängen (in Kommission von E. S. Mittler & Sohn in Berlin, Kochstrasse 68—70) ausgegeben worden. — Der XI. Band des grossen Werkes „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ erstattet, wie in den früheren Jahrgängen, in 35 umfangreichen Tabellen eingehende Mittheilungen über die Verhältnisse und die Betriebsergebnisse aller Deutschen Bahnen; der Anhang enthält eine vergleichende Uebersicht der Gesammtergebnisse der Betriebsjahre 1889/90 und 1890/91, eine Uebersicht der im Jahre 1890 vorgekommenen Radreifenbrüche, eine Karte der Eisenbahnen Deutschlands unter Zugrundelegung der Eigenthumslängen und in 3 Tafeln graphische Darstellungen über die Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmitteln. — In der kleineren Ausgabe der „Uebersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik“, welche wegen ihres geringen Preises (3 ℳ) eine stets wachsende Verbreitung findet, sind die aus der grossen Statistik ausgezogenen wichtigeren Angaben in 16 Uebersichten zur Darstellung gebracht; der Anhang enthält ausser einer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands unter Zugrundelegung der Betriebslängen die auch dem grösseren Werke angefügten graphischen Darstellungen über die Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmitteln. — Wir behalten uns vor, die Hauptresultate des bedeutsamen Werkes demnächst mitzutheilen.

Berichtigung.

Verhalten der Fahrbetriebsmittel in starken Krümmungen.

Eine Vergleichung der unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 101 S. 976 Jahrg. 1891 d. Ztg. abgedruckten Notiz mit der Fassung des Französischen Urtextes hat ergeben, dass bei der Uebersetzung leider in Ziffer 1 und 2 eine Verwechselung der Wörter Spurerweiterung (surécartement) und Schienenüberhöhung (dévers) versehentlich stattgefunden hat. Es ist daher an der angegebenen Stelle unter 1 und 2 statt des Wortes: Schienenüberhöhung zu setzen: Spurerweiterung. Von der Schienenüberhöhung (dévers) ist erst unter Ziffer 4 daselbst die Rede.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor von Beyer, bisher in Ratibor, ist als ständiger Hilfsarbeiter an das Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Rheine) in Hannover versetzt worden.

Der Baurath Schucht, Vorsteher der Bauinspektion in Brandenburg a. H., ist gestorben.

Württemberg.

Befördert: Betriebs-Bauinspektor Neuffer in Jagstfeld auf die Stelle des Vorstandes des bautechnischen Büreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Oberbeamten und dem Titel eines Oberinspektors; Abtheilungsbaumeister Bäuerle zum Betriebs-Bauinspektor in Jagstfeld; Bahnmeister Klein zum Abtheilungsingenieur bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion; Maschinenmeister Kittel, Vorstand der Lokomotivwerkstätte und Werft in Friedrichshafen, auf die Stelle des Vorstandes des maschinentechnischen Büreaus der Generaldirektion mit dem Titel Oberinspektor. Dem Vorstand dieses Büreaus, Oberinspektor Koch, wurde die Stelle des Vorstandes der Lokomotivwerkstätte und der Werft in Friedrichshafen unter Belassung des Titels Oberinspektor auf Ansuchen übertragen.

Schweiz.

Am 4. d. Mts. starb in Basel im Alter von 53 Jahren der Centralbahndirektor Heinrich Altorfer. Seit 1871 stand er im Dienst der Centralbahn; er wurde 1873 Betriebschef und 1888 Mitglied des Direktoriums. Als Militär bekleidete er die Stelle eines Obersten im Generalstab.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. Berichtigung von Berechnungs- und Druckfehlern im Tariftheile II, Heft 1 vom 20. Dezember a. St. 1891/1. Januar n. St. 1892. In dem obenbezeichneten Tarife sind mit Wirksamkeit vom 20. Februar n. St. 1892 folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Auf Seite 106 ist bei Cormons der Frachtsatz für Stückgut in Mengen unter 5000 kg von 353,7 kr. auf **357,3 kr.**,

bei Görz der Frachtsatz des Spezialtarifes I für Mengen unter 5000 kg von 321,9 kr. auf **322,9 kr.**,

auf Seite 107 bei Cormons der Frachtsatz des Spezialtarifes III für Mengen à 5000 kg von 98 kr. auf 166 kr., für Mengen à 10000 kg von 85 kr. auf **44,7 kr.** und

auf Seite 129 bei Wien Nordbahn 3. Kolonne von rechts, 2. Zeile von unten der Frachtsatz von 75 kr. auf **85 kr.** richtig zu stellen.

Wien, am 6. Februar 1892. (237)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Der Name der Station Saxagan der Ekaterinenbahn im Getreidetarif von Stationen dieser Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist in „Karnawatka“ abgeändert worden.

Direktion. (238H&V)

Der Name des im Bezirk der unterzeichneten Direktion, zwischen den Stationen Beckingen und Merzig a. d. Saar gelegenen Haltepunktes „Fremersdorf“ wird fortan mit einem „m“ und nicht mehr, wie bisher geschehen, mit zwei „m“ geschrieben.

Köln, den 10. Februar 1892. (239)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Verkehrsstörungen.

Wegen starken Eisrinnens auf der Donau wurde der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd bestehende Eisenbahn-Trajektverkehr am 20. Januar l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 25. Januar 1892. (240)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Der ab 1. Februar bis 30. Juni d. J. von den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien findet von heute ab auch auf Sendungen nach den Stationen Gera, Grossenhain, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen Anwendung.

Breslau, den 5. Februar 1892. (241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Februar d. J. treten für die Beförderung von Grubendünger bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Radebeul (Station der Sächsischen Staatseisenbahn) nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen des Eisenbahn-Direkt.-Bezirks Berlin	
Ortrand	0,18
Ruhland	0,21
Schönfeld b. Grossenhain . .	0,16
Senftenberg	0,24

Dresden, am 1. Februar 1892. (242)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 13. Februar d. J. treten verschiedene, durch Druckfehler herbeigeführte Aenderungen der im Nachtrag XV zum Gütertarif enthaltenen Entfernungen für die Stationen Schöppenstedt, Seehausen bei Wanze und Stassfurt in Kraft.

Soweit durch die neuen Entfernungen Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden, gelten diese Erhöhungen erst vom 27. März d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen das bezügliche Berichtigungsblatt unentgeltlich zu haben ist.

Erfurt, den 8. Februar 1892. (243)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortan kann im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen auch bei den mit Frachtüberweisung und Nachnahmebelastung aufgegebenen und auf Frachtbrief zur Abfertigung kommenden Viehsendungen Begleitung in der sonst zulässigen Weise stattfinden.

Bromberg, den 31. Januar 1892. (244)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Tarifnachtrag IV in Kraft, welcher anderweite und neue Frachtsätze für Eisenach Werrabahn, sowie einige Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs enthält.

Meiningen, den 1. Februar 1892. (245)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 15. Februar d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquettes in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den zum diesseitigen Direktionsbezirke gehörigen Stationen Preuss. Börnecke, Förderstedt, Frose, Gr. Weissand, Hecklingen, Helmstedt, Nachterstedt, Neuwegersleben, Offleben, Völpke und Wefensleben nach der Station Blankenburg bei Berlin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 5. Februar 1892. (246)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. Dezember v. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der Einführungstermin für den Nachtrag I zum Belgisch-Südwestdeutschen Heft 1 vom 1. Februar auf 1. März d. J. verschoben worden ist.

Strassburg, den 3. Februar 1892. (247)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Am 1. April l. J. gelangt voraussichtlich ein neuer Verbandsgütertarif zur Ausgabe, welcher neben zahlreichen Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen bringen wird.

Durch diesen neuen Verbandsgütertarif werden die seitherigen Tarifhefte Nr. 1, 2 und 3 sowie die im Thüringisch-Bayerischen und bezw. Mitteldeutschen Güterverkehre für die Stationen Hohenbocka B. G., Kerkwitz, Peitz C. G. und Peitz H. S. G. einerseits und Bayerischen bezw. Württembergischen Stationen andererseits bestehenden Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

München, den 1. Februar 1892. (248)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 15. d. Mts. wird die Station **Königs-Wusterhausen** in den im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau bestehenden Ausnahmetarif 19 A für Eisenerze, Kiesabbrände und Schlacken von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Oberschlesischen Hüttenstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, den 8. Februar 1892. (249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Holzbaumaterial etc. von Prostken transito nach Königsberg, Pillau, Memel (Nachtrag 4 zum Preussisch-Russischen Verbandtarif) gelten nicht nur für Sendungen von Stationen der Südwestbahnen Brest und südlich, sowie von Bialystock transito für Sendungen von Stationen der Poljesskischen Bahn, sondern auch für Sendungen von Stationen sämmtlicher hinter Brest und Bialystock belegenen Bahnen. (250H&V)

Direktion.

Für Glassendungen bei Aufgabe in beliebigem Gewichte gelangt bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1892 von Gablonz a/N. nach Reichenberg loco und transit ein Frachtsatz von 14,4 kr. Oe. W. pro 100 kg zur Einführung.

Wien, am 6. Februar 1892. (251)
Die Direktion
der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Frachtsatzes für lebende Hirsche in Kisten von Wien [K. E. B.] nach Troyes.) Für die direkte Abfertigung von jungen, lebenden Hirschen in Kisten als Eilgut von Wien K. E. B. nach Troyes gelangen mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. De-

zember 1892 folgende Frachtsätze zur Einführung:

a) bis zum Schnittpunkte 242,50 Frcs. Gold pro Tonne,
b) vom Schnittpunkte 29,90 Frcs. Gold pro Stück der verladenen Hirsche oder — wenn billiger — 199,75 Frcs. Gold pro verwendeten Wagen.

Die Gesammtfracht ergibt sich durch Addition der Theilfrachten bis zum und vom Schnittpunkte.

Ausserdem wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der Französischen Ostbahn eingehoben.

Wien, am 30. Januar 1892. (252)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Für Eisenerze, Kiesabbrände, Schlacken etc. des Ausnahmetarifes Nr. 39 des Tarifes Theil II Heft 1 für den rubrizirten Verband treten 3 Tage nach erfolgter Publikation nachstehende Frachtsätze unter den für diesen Ausnahmetarif gültigen Bestimmungen im Rückvergütungswege in Kraft, u. zw.:

Für den Verkehr von Aussig Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G. und von Schreckenstein Oe. N. W. B.

nach Beuthen O. S. E.	1.01	ℳ
„ Borsigwerk	1,—	„
„ Kattowitz	1,05	„
„ Laurahütte	1,04	„
„ Morgenroth	1,02	„
„ Tarnowitz	1,—	„
„ Bobrek	1,01	„
„ Gleiwitz	0,99	„
„ Königshütte Oberschl.	1,03	„
„ Ludwigsglück	1,01	„
„ Schwientochlowitz	1,03	„
„ Zabrze	1,01	„

pro 100 kg.

Wien, am 6. Februar 1892. (253)

Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. gelangt die direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen unserer Station Klein-Plasten einerseits und Station Berlin, Stettiner Bahnhof, unter Einziehung der betreffenden Fahrkarten zur Aufhebung.

Waren, den 7. Februar 1892. (254)

Betriebsabtheilung
Mecklenburgische Südbahn.

---

6. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es soll die Lieferung eines neuen Lokomotivkessels einschliesslich Feuerbüchse und Siederöhren vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind der unterzeichneten Stelle bis zum 20. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr, einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 60 ₰ abgegeben werden.

Giessen, den 2. Februar 1892. (255)

Der Grossherzogliche Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

---

7. Verkauf von Nebenprodukten.

Der in der Fettgasanstalt auf dem Bahnhofe Leipzig Thür. in der Zeit vom 1. April 1892 bis 31. März 1893 zu gewinnende Theer (annähernd 76 000 kg) und Kohlenwasserstoff (annähernd 3 600 kg) frei Bahnhof Leipzig Thür. soll in öffentlicher Ausschreibung meistbietend vergeben werden. Die Oeffnung der eingegangenen Angebote erfolgt:

Dienstag, den 22. Februar d. J.,
Vorm. 11 Uhr,

im hiesigen Betriebsamtsgebäude in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter.

Angebote müssen bis zu diesem Zeitpunkt postfrei und versiegelt versehen mit der Aufschrift:

„Gebot auf Theer und Kohlenwasserstoff"

eingereicht sein; später eingehende werden nicht berücksichtigt.

Bedingungen können im Betriebsamtsgebäude eingesehen oder gegen Einsendung von 20 ₰ von der unterzeichneten Behörde bezogen werden. (256)

Weissenfels, den 25. Januar 1892.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

---

8. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Oeffentlicher Verkauf von 6 Stück ausrangirten Lokomotiven mit Tendern am

20. Februar d. J.,
Vormittags 11½ Uhr

im unterzeichneten Büreau, an welches bis zu diesem Zeitpunkte die Angebote, gehörig verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ankauf von ausrangirten Lokomotiven mit Tendern"

postfrei einzusenden sind.

Die Verkaufsbedingungen können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen oder auch abschriftlich gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ ebendaher unfrankirt bezogen werden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen.

Erfurt, den 3. Februar 1892. (257)

Maschinentechnisches Büreau.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von **13** ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 22. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar, oder 50 ₰ in 10-Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. März 1892.

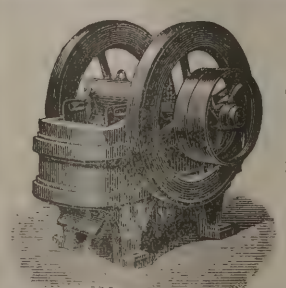
Berlin, den 3. Februar 1892. (258MG)

Maschinentechnisches Büreau.

Büreaubeamter, in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes bewandert u. mehrere Jahre in leitenden Stellungen des Betriebsdienstes thätig, mit ausgezeichneter Schul- u. Vorbildung u. in jeder Höhe kautionsfähig, sucht Stellung als Verkehrs- oder Betriebskontroleur, Büreau-Vorsteher, Kassenrendant etc. Offerten erb. unter X. W. an H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstr. 8.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.
WILH. TILLMANNS REMSCHEID



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. H. Blessinger, Die electrische Beleuchtung industrieller Anlagen usw. bei.

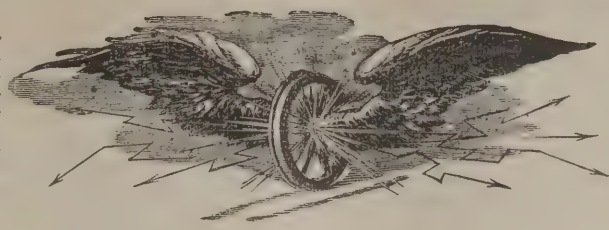
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 13

Zeitung des Vereins

1892

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Februar 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten. III.
Die Staatsbahnen Finnlands im Jahre 1890.
Sächsische Staatseisenbahnen: Betriebsergebnisse im Jahre 1890.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Das Eisenbahnjahr 1891.
Verhandlungen des Oesterreich. Eisenbahnausschusses.
Ausarbeitung eines Eisenbahnprogramms.
Die projektirte Transportsteuer in Oesterreich.
Eine dritte Donaulinie in Ungarn.
Die Wiener Stadtbahn.
Staatliche Uebernahme d. beiden Duxer Bahnen.
Betriebseinnahmen im Monat Dezember 1891.
Behandlung der zum Transporte v. Flüssigkeiten eingerichteten Reservoir- (Cisternenkessel-) Wagen.
Entschädigung weg. feuersicherer Eindeckung eines Gebäudes.
Elektr. Lokalbahn Baden-Vöslau.
Eröffnung bzw. Namensänderung von Haltestellen.
General-Gütertarif d. K. K. Oesterreich. Staatsbahnen.
Börsenbericht.
Aus Nordamerika:
Dividenden. Elektr. Briefpost.
Aus Asien:
Beirut-Damaskus-Hauran.
Entscheid. oberer Gerichte:
Erkenntniss vom 4/3. 1891.
Verschiedenes:
Brandversicher. - Verein Preuss. Staatseisenbahn-Beamten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Fahrplanbekanntmachungen.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
8. Verkauf von Nebenprodukten.
9. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.

III.

Wenn Freiherr von Sochor in der Verminderung der Werthschätzung der Persönlichkeit (Individualität) und der Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten die „allergrösste Gefahr für Gegenwart und Zukunft“ erblickt, so gilt dies nicht allein für die oberen leitenden, sondern auch für die mittleren und unteren ausführenden Kräfte, wenngleich für diese nicht durchweg in demselben Umfange, sondern in den verschiedensten Abstufungen. Je einfacher und mechanischer die zu leistenden Verrichtungen sind, um so geringere Ansprüche werden an die geistige Bildungsstufe des Ausübenden gestellt zu werden brauchen. Eine Eignung nach der Charakterseite hin durch Pünktlichkeit, Sorgfalt, Gewissenhaftigkeit wird hier jedoch um so weniger entbehrt werden können, um so grösseren Werth haben, je mehr von der zuverlässigen Ausführung jener einfachen und mechanischen Verrichtungen abhängt. Es sei hier nur an die Handhabung des Weichen- und Signaldienstes erinnert. Eine Vereinigung beider Arten von Eignung nach Geistes- und Charakterbildung wird für die Ausübung des Stationsdienstes, wie für die Lokomotiv- und allenfalls noch für die Zugführung, die wesentlichsten Bestandtheile des praktischen Betriebsdienstes, von besonderem Werthe sein. Die betreffenden Beamten können mit allen für ihren Dienst maassgebenden Vorschriften auf das Genaueste vertraut, auch in allen gewöhnlichen Vorkommnissen praktisch bestens geübt sein und werden trotzdem in schwieriger Lage, in der die Sicherheit von Menschenleben und Material von augenblicklicher umsichtiger Entschlossenheit abhängt, schwerlich das Richtige treffen, wenn ihre Charakter- und Geistesbildung nicht annähernd auf gleicher Höhe stehen. Eine sorgfältige Auswahl und Schulung beider in gleichem Maasse wird daher stets zu den vornehmlichsten Aufgaben einer gutgeleiteten Verwaltung gehören.

Für die Subalternstellungen im inneren (Büreau-) und äusseren (Stations- und Abfertigungs-) Dienst wird im allgemeinen diejenige Bildungsstufe genügen, die in Deutschland zur Vorbedingung für die Zulassung zum einjährig-freiwilligen Militärdienste gemacht ist. Eine Beschränkung der fachlichen Ausbildung auf einen bestimmten Dienstzweig würde an und für sich dem Grundsatze grösster Wirthschaftlichkeit am meisten entsprechen. Da jedoch Befähigung, Geschick und Neigung für einen bestimmten Dienstzweig in den seltensten Fällen von vornherein klar erkennbar sein werden, so wird schon aus diesem Grunde die fachliche Ausbildung nicht zu einseitig sein dürfen und dem Anwärter mindestens während des ersten Probejahres Gelegenheit zu geben sein, sich auf verschiedenen Gebieten zu versuchen. Grundsätzlich wird dabei auf prak-

tische Handhabung der verschiedenen Dienstverrichtungen von unten auf Bedacht zu nehmen sein, sodass z. B. ein für den Abfertigungs- (Expeditions-) Dienst in Aussicht genommener Anwärter zunächst den Pack- und Lade- (Boden-) Meisterdienst, ein Anwärter für den Stationsdienst den Bahnbewachungs-, Weichen-, Fahr-, Rangir- und Telegraphendienst durchzumachen hätte, bevor er in seinem eigentlichen Dienstkreise Verwendung fände. Die für den Betriebs- und Verkehrsdienst in den Verwaltungsbehörden erforderlichen Büreaubeamten sollten ausschliesslich den besonders federgewandten und sonst geeigneten Stations- und Abfertigungsbeamten nach Beendigung der Ausbildung dieser Beamten entnommen werden. Von den Kontroleuren könnte durchweg eine Ausbildung und Bewährung in beiden Dienstzweigen verlangt werden. Eine Trennung dieser enge verbundenen Dienstzweige liegt wenigstens bei den unteren Verwaltungsinstanzen nicht im dienstlichen Interesse, sondern kann dort nur zu einer schädlichen Doppelherrschaft und den davon unlöslichen Zwiespältigkeiten führen.

Für Lokomotivführer und Bahnmeister würde vielleicht eine Vorbildung auf einer technischen (Mittel-) Fachschule von Nutzen sein.

Von den Unterbeamten brauchte nicht mehr verlangt zu werden, als eine Bildung, wie die heutige Volksschule sie gewährt. Das Richtigste und Zweckmässigste wäre wohl, sie den befähigtsten und zuverlässigsten Arbeitern des Bahnbewachungs- und Unterhaltungs-, des Stations- und Abfertigungsdienstes zu entnehmen. Damit wäre eine gründliche praktische Vorbildung gewährleistet und der weitere Vortheil erreicht, dass das Arbeiterpersonal sich mit geringeren Kosten aus jüngeren und besseren Kräften ergänzen würde, als es heute der Fall ist, wo die Arbeiter in der Eisenbahnverwaltung im grossen und ganzen meist lediglich auf kleine Lohnsteigerungen nach längerer Dienstzeit als einzig mögliche und erreichbare Verbesserungen ihrer Lage angewiesen sind.

Viele werden diesen Zukunftsgebilden mit skeptischem Lächeln gegenüberstehen: sie machen sich ja ganz hübsch, nur schade, dass sie wenigstens vorerst zum grossen Theile nicht ausführbar sind. Was steht ihrer Verwirklichung entgegen? Wirthschaftliche oder andere in der Sache selbst begründete Rücksichten doch wohl nicht? Im Gegentheile dürften die hier gemachten Vorschläge überall auf grösste Nutzwirkung und damit höchste Wirthschaftlichkeit abzielen. Also sind es ausserhalb der Sache, des Faches liegende Gründe!? Und hier braucht man in der That nicht lange danach zu suchen. Sie ergeben sich aus den beklagenswerthen Verhältnissen, die Deutschland und den ihm verbündeten Staaten eine von Jahr zu Jahr drückendere Panzerrüstung aufzwingen. Keine Armee ohne Unteroffiziere, keine Unteroffiziere ohne Civilversorgung. Aber wie ist uns denn? Haben die maassgebenden Militärs in Kommissions- und Kammerverhandlungen nicht zugeben müssen, dass das System der Civilversorgung nicht mehr ausreichend sei, um der Armee die in immer grösserer Zahl benöthigten Unteroffiziere auch in der erforderlichen Beschaffenheit zuzuführen? Dass trotz weitester (übermässiger?) Ausdehnung jenes Systems und Ergänzung desselben durch Gewährung beträchtlicher mit der Zahl der Dienstjahre steigender Prämien die frühere Durchschnittsbefähigung und Bildung der Unteroffiziere statt einer den wachsenden Anforderungen entsprechenden Erhöhung einen steten Rückgang aufweisen? — Und zu diesem auch in den Kreisen der Civilverwaltung unleugbaren Rückgang steht die mit der fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens, dem Wachsen des Verkehrs und der Schwierigkeiten des Betriebes zunehmende Steigerung der Anforderungen an das Wissen und Können der im Betriebs- und Verkehrsdienste thätigen Beamten in einem unlöslichen Gegensatz. Sollte diesem gegenüber nicht die Frage berechtigt sein, weshalb denn an einem Systeme festgehalten werden müsse, das die Armee nicht mehr befriedigt und die Civilverwaltung, hier im besonderen die Eisenbahnverwaltung, schädigt? — Steht denn der für die Armee damit erzielte, nach vorstehendem keinesfalls zweifelsfreie Vortheil zu dem für die Civil- (Eisenbahn-) Verwaltung damit verbundenen schweren Nachtheilen auch nur in einem annähernd richtigen Verhältniss? Würden die mittelbaren, sich jeder zahlenmässigen Darstellung leider entziehenden, aber jedenfalls sehr beträchtlichen Kosten jenes Systems nicht besser unmittelbar zu einer Aufbesserung der Lage der Unteroffiziere zu verwenden sein, die, etwa verbunden mit einer Hebung ihres Standes durch Umwandlung der Feldwebel- in Feldwebel-Lieutenantsstellen, weit sicherer und vollkommener zu einer Deckung des Bedarfs an tüchtigen Unteroffizieren führen dürfte? Dann könnte jenes System auf einen Umfang gebracht werden, der seine jetzigen grössten Schäden beseitigte, indem die Civilversorgung auf die Fälle wirklicher Dienstunfähigkeit beschränkt würde. Die Heranbildung eines altgedienten Unteroffizierkorps, der bei der Zuträglichkeit des militärischen Lebens und Dienstes an und für sich keine Schwierigkeiten entgegenstehen dürften, würde sich bald als eine für die weitere Entwickelung unseres Heerwesens überaus vortheilhafte Maassregel erweisen. Sind es doch gerade die alten Unteroffiziere gewesen, die trotz des vielfach äusserst jugendlichen Nachwuchses an Mannschaften in den Armeen eines Napoleons I. zu dessen Stärke wesentlich beigetragen haben.

Im Februar 1891 führte die „Nordd. Allg. Ztg." nach einer Besprechung der erwähnten Schäden (Nr. 71 und 73) treffend aus, dass es der Heeresverwaltung nur erwünscht sein könne, „sich tüchtige und bewährte Unteroffiziere bis zum Eintritt ihrer wirklichen Dienstunfähigkeit zu erhalten und sich von denjenigen Elementen zu befreien, die ohne ausgesprochene Neigung, mit unzureichender Vorbildung und Befähigung sich unter den jetzigen Verhältnissen zu einer längeren Dienstzeit nur deshalb drängen, weil ihnen diese die Aussicht auf eine Anstellung im Civildienste eröffnet." Um wie viel mehr würde der Civil- (Eisenbahn-) Verwaltung damit gedient sein, wenn sie in der Lage wäre, Militäranwärter nur in solchen Stellen zu verwenden, für die jene ihrer Befähigung und Vorbildung nach wirklich geeignet sind, sie im übrigen aber freie Hand hätte, bei der Auswahl und Anstellung ihrer Beamten, besonders in dem überaus wichtigen Stationsdienst, nach den Grundsätzen zu verfahren, die oben für die Heranbildung eines tüchtigen und leistungsfähigen Personals aufgestellt worden sind? — Sie würde ihren Bedarf nicht nur wesentlich billiger, sondern auch vor allem mit durchschnittlich weit besserem, jüngerem und leistungsfähigerem Material zu decken vermögen.

Nicht unbedenklich sind ferner die unleugbaren sozialen Schäden, die mit der gegenwärtigen Ausdehnung der Civilversorgung verbunden sind, indem die Militäranwärter im reiferen Lebensalter, meist verheirathet oder doch nahe vor der Heirath, oft bereits mehrfache Familienväter, bei den naturgemäss geringen, wenigstens nicht auf die Ernährung einer Familie berechneten Anfangsbesoldungen im Civildienste häufig von vornherein in eine Nothlage gerathen, aus der sie sich in den seltensten Fällen je wieder emporzuarbeiten imstande sind.

Die vorstehenden Ausführungen gelten übrigens keineswegs für die Eisenbahnverwaltung allein, sondern, wenngleich nicht überall in demselben Maasse auch für sämmtliche übrigen Zweige der öffentlichen (Civil-) Verwaltung, die zur ausschliesslichen oder doch vorzugsweisen Berücksichtigung von Militäranwärtern verpflichtet sind. Hier ist noch ein weites und fruchtbares Feld für nutzbringende Thätigkeit. Aber Kraft und Muth wird es erfordern, um die Quelle jener wachsenden Schäden einzudämmen und abzugraben. Nicht mit kleinen Quacksalbermittelchen ist hier zu helfen. Keine falsche Rücksicht auf Althergebrachtes, das sich überlebt hat und der Erneuerung bedürftig ist, wenn es dem Staatskörper, dem Ganzen nicht zu dauerndem schweren Nachtheil gereichen soll, darf davon abhalten, den Finger auf die Wunde zu legen und ohne Zagen zu einer in ihren Folgen wohlthätigen Operation zu schreiten. Möge diese erfolgen, ehe es zu spät ist! —T—

Die Staatsbahnen Finnlands im Jahre 1890.

Finnland, seit dem Jahre 1809 mit Russland verbunden, hat bisher ein gesondertes Staatswesen dargestellt, mit eigener Verfassung, eigener Verwaltung, eigenem Heere, eigener Münze, eigener Sprache und eigener Landeskirche, kurz die Zusammengehörigkeit mit Russland kam nur in der Person des Kaisers von Russland, der gleichzeitig Grossfürst von Finnland ist, zum Ausdruck. Wenn wir hier diesen gesetzlich garantirten Zustand, der heute nominell ebenso besteht, wie er 1809 geschaffen worden ist, in die Vergangenheit versetzt haben, so ist das allerdings in gewissem Sinne der Zeit vorausgeeilt, aber die Zeichen der engeren unfreiwilligen Angliederung des Grossfürstenthums an Russland mehren sich täglich. Eines dieser Zeichen ist z. B. dass ein Kaiserlicher Befehl den Russischen Kreditrubel auf den Eisenbahnen Finnlands kursfähig gemacht hat, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten, obgleich es nichts bisher in Finnland zu verfügen hatte, anfängt, statistische Daten über die Finnländischen Staatsbahnen zu publiziren, dass der „Regierungs-Anzeiger“ einen ausführlichen Bericht über die Bahnen Finnlands im allgemeinen und über das Betriebsergebniss für 1890 im speziellen erstattet usw. Im vorstehenden ist natürlich nur auf die Fragen des Verkehrswesens hingedeutet worden, denn diese berühren ja in erster Reihe unsere Interessen. Diesem Prozesse verdanken wir die nachfolgenden Daten, die wir dem „Regierungs-Anzeiger“ entlehnen und die in Deutscher Uebersetzung wie folgt lauten:

Die Gesammtlänge der Staatseisenbahnen Finnlands betrug zu Ende des Jahres 1890 überhaupt 1 875,5 km und etwas darüber, welche auf die einzelnen Linien in folgender Weise sich vertheilen:

	Nebenbahnen	Hauptbahnen	Gesammtziffer
	Kilometer		
Petersburg-Helsingfors	370,3	31,0	401,3
Helsingfors-Tavasthus	107,6	—	107,6
Juvinge-Hangud (Hyvinge-Hangö)	149,2	4,3	153,4
Tavasthus-Tammerfors	79,8	3,9	211,6
Toiala-Abo	127,8		
Tammerfors-Nicolaistadt	306,7	—	306,7
Ostermjura-Uleaborg	334,7	24,3	359,0
Kuopio-Koivola	274,0	10,1	335,9
Koivola-Koska	51,8		
zusammen	1 801,9	73,6	1 875,5

Die Gesammtausdehnung des Schienennetzes hingegen mit Einschluss der zweiten Geleise, der Zufuhr- und Verbindungslinien, welche am Ende des Jahres 1889 2 104,6 km betrug, erreichte im Berichtsjahre die Höhe von 2 179 km, mithin ist dasselbe um 74,4 km grösser geworden. Diese 74,4 km vertheilen sich in folgender Weise auf die einzelnen Bahnen: Die Bahnen Helsingfors - Petersburg, Hangud - Juvinge, Abo-Tavasthus, Vasa und Uleaborg sind um 14,746 km erweitert und die Savalaksker Bahn um die übrigen 59,693 km. Hierbei ist zu bemerken, dass auf Privateisenbahnen in Finnland etwas über 33 km kommen, somit fast das gesammte Eisenbahnnetz in Staatsverwaltung steht. Nach Abrechnung der Strecke von Petersburg bis Belji-Ostrov mit Einschluss der Zweigbahnen, vertheilt sich die Länge des Schienenweges speziell auf die Provinzen des Grossfürstenthums Finnland in folgender Weise: auf das Gouvernement Njuland 242,265 km, Tavasthus 363,220, Viborg 350,896, Abo und Björneborg 82,057, Vasa 422,480, Uleaborg 150,152, St. Michel 150,129 und Kuopio 79,828 km. Mit Rücksicht auf den Flächeninhalt und die Zahl der Bewohner lässt sich die Länge des Eisenbahnnetzes in den einzelnen Provinzen und in ganz Finnland ungefähr in folgenden Daten ausdrücken: auf 100 qkm Gebietes kommen in Njuland 2,64 km, in Tavasthus 1,68, in Viborg 1,01, in Abo und Björneborg 0,34, in Vasa 1,01, in Uleaborg 0,09, in St. Michel 0,66, Kuopio 0,19 und in ganz Finnland 0,49 km. Mit Rücksicht auf die Einwohnerzahl lassen sich folgende Angaben machen: in Tavasthus kommen auf 10 000 Bewohner 14,29 km, in Vasa und Njuland 10,22, in Viborg 10,3 und in ganz Finnland 7,87 km Eisenbahn.

Bevor wir zu den Betriebsresultaten für das Jahr 1890 übergehen, erscheint es geboten bei den Baukosten der Staatsbahnen Finnlands stehen zu bleiben. An Grundkapital zur Erbauung der ersten Eisenbahnlinien wurde verwandt: für die Linie Petersburg - Helsingsfors 42 219 980 ℳ, die Zweigbahn Hangud-Juvinge wurde vom Staat ausgekauft für den Preis von 10 559 809 ℳ, die Abo-Tammerforser Bahn kostete 19 558 906 Mark, die Vasaer 14 771 831 und der der Krone gehörige Uleaborgsche Bezirk 19 700 528 ℳ. Somit waren zunächst 106 811 055 Mark zur Verwendung gelangt. Sodann kam der Bau der Savalaksker Bahn auf 16 580 000 ℳ zu stehen, zu welcher Summe noch 2 641 852 ℳ hinzuzurechnen sind, als für den Bau der Zweiglinie nach Koska verausgabt. Das über diesen Kapitalbetrag hinaus auf Eisenbahnen zur Verwendung Gelangte bezieht sich zum Theil auf die Legung der zweiten Geleise, zum Theil auf die Verstärkung des rollenden Materials und des Inventars. Am Ende des Jahres 1888 belief sich der Werth der 5 Hauptbahnen auf 120 771 474 ℳ; im Dezember des folgenden Jahres, infolge Fertigstellung der Linie Kuopio-Koivala, stieg der Werth der Eisenbahnen auf 138 898 662 ℳ, bis schliesslich im Laufe des Jahres 1890 für die bereits bestehenden Bahnen für 602 998 ℳ rollendes Material hinzugekauft und die Zweigbahn nach Koska beendigt wurde, so dass am 31. Dezember des Berichtsjahres die Hauptausgaben zur Bestreitung der Finnischen Staatsbahnen sich auf 143 158 507 ℳ beliefen. Dieser Gesammtbetrag entfällt auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

	Gesammtbetrag	Werth 1 km Bahnstrecke[1])
	in Mark	
Petersburg - Helsingfors - Tavasthus	55 742 630	109 547
Hangud-Juvinge	11 433 989	74 521
Abo-Tavasthus	21 054 896	99 498
Vasaer	15 571 889	50 765
Uleaborger	20 045 903	59 884
Kuopio-Koska	19 309 201	57 492
zusammen	143 158 508	76 328

Wir gehen sodann über zu den Betriebsresultaten im Jahre 1890. Im Laufe dieses Jahres wurden abgelassen auf allen Bahnen insgesammt 33 587 Züge, darunter 23 167 Personen- und 9 950 Waarenzüge. Von ersteren wurde zurückgelegt eine Strecke von 2 353 148 km, von letzteren hingegen 1 396 490 km, insgesammt somit eine Strecke von 3 749 638 km. Durchschnittlich hat jeder Personenzug 99,55 km und jeder Waarenzug 140,35 km, jeder Zug überhaupt aber 111,64 km zurückgelegt. Jeder Personenzug bestand durchschnittlich aus 7,38 Wagen (gegen 7,17 im Jahre 1889), jeder Waarenzug aus 28,06 (27,24[2]) Wagen und jeder Zug überhaupt aus 15,09 (14,96) Wagen. Die Personenzüge durchliefen zusammen 125 075 000 Personenkm. die Waarenzüge 103 161 543 tkm. Mit jedem Personenzuge sind befördert etwa 53,57 (50,12) Personen, was auf jeden Wagen 7,88 (7,70) Personen ausmacht, mit jedem Waarenzug 74 150 (75 558) kg bezw. mit jedem Wagen 2 655 (2 774) kg. Nachfolgende Tabelle gibt im einzelnen den Verkehr auf den verschiedenen Linien an:

	Personenkilometer	Verhältniss zum Gesammtbetrage %	Tonnenkilometer	Verhältniss zum Gesammtbetrage %
Helsingfors-Petersburg	82 584 656	65,50	62 343 841	60,43
Hangud-Juvinge	3 576 548	2,84	5 950 335	5,77
Abo-Tammerfors-Tavasthus	13 379 663	10,61	19 579 611	18,98
Vasaer	11 930 529	9,46	7 919 003	7,68
Uleaborger	7 635 553	6,06	3 899 098	3,78
Savalaksker	6 968 551	5,53	3 469 655	3,36
zusammen	126 075 030	100,00	103 101 543	100,00

An Roheinnahme ergaben alle Staatsbahnen im Laufe des Jahres 1890 eine Gesammtsumme von 11 831 133 ℳ, davon aus dem Personenverkehr 5 190 981 ℳ oder 43,88 % (gegen 4 265 512 ℳ oder 40,67 %), aus dem Waarenverkehr hingegen 6 487 147 ℳ oder 54,86 % (6 079 840 ℳ oder 57,96 %), die ausser-

[1]) Hierbei kommt jedoch nur die Länge der Haupt- und Nebenlinien, nicht aber der zweiten Geleise, der Zufuhr- und Verbindungslinien in Betracht.

[2]) Die in Klammern ( ) beigefügten Zahlen geben die Werthe von 1889 an.

ordentlichen Einnahmen betrugen 118 583 ℳ oder 1,00 % (107 913 Mark oder 1,09 %), diverse Einkünfte 34 416 ℳ oder 0,29 % (36 059 ℳ oder 0,34 %). Eine Vergleichung der Angaben für die beiden letzten Jahre ergibt eine bedeutende Steigerung der Roheinnahme sowohl für den Personen-, als auch für den Waarenverkehr, insofern die Einnahmen aus dem ersteren gegen das Jahr 1889 um 925 468 ℳ, aus letzterem aber um 407 306 ℳ gestiegen sind. Die ausserordentlichen Einnahmen haben gleichfalls eine Steigerung, und zwar um 1 643 ℳ erfahren. Die Gesammtsteigerung der Roheinnahmen gegenüber den Erträgen des vorhergehenden Jahres beträgt 1 341 807 ℳ oder 12,79 %. Diese Mehreinnahme ist lediglich eine Folge der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, denn die Roheinnahme für 1 km Bahnstrecke betrug im Jahre 1890 nur 6 444 ℳ gegen 6 515 ℳ im Jahre 1889, d. h. im Jahre 1890 erfolgte ein Sinken um 71 ℳ bezw. 1,09 %. Auf die einzelnen Bahnen vertheilt sich die Gesammtziffer der Roheinnahmen wie folgt:

	für 1890	gegen das Jahr 1889 mehr	weniger
	ℳ	ℳ	ℳ
Petersburg-Helsingfors-Tavasthus	3 957 572	288 012	—
Hangud-Juvinge	490 602	92 298	—
Abo-Tavasthus	991 776	111 705	—
Vasaer	656 732	3 562	—
Uleaborger	556 482	—	5 672
Savalaksker	529 956	444 046	—
zusammen	7 183 120	933 951	

Die Reineinnahme betrug auf allen Bahnen 4 668 010 ℳ, was 3,31 % des aufgewandten Kapitals ausmacht. Alle Bahnen, mit Ausnahme der Savalaksker, ergaben eine grössere bezw. geringere Reineinnahme, deren Umfang sich für die einzelnen Bahnen aus folgender Tabelle ersehen lässt:

	Reineinnahme ℳ	Prozente des verwendeten Kapitals 1890	1889
Petersburg-Helsingfors	3 453 498	6,20	5,88
Hangud-Juvinge	72 432	0,63	0,56
Abo-Tavasthus	810 483	3,85	3,60
Vasaer	342 266	2,20	1,68
Uleaborger	10 384	0,05	0,17
Savalaksker	— 21 054	— 0,12	0,45
zusammen	4 668 010	3,31	3,37

Die Reineinnahme ist im Vergleich zum Jahre 1889, in welchem blos 4 260 147 ℳ einflossen, im Jahre 1890 um 407 863 Mark bezw. 9,57 % gewachsen. Der Ueberschuss der Roheinnahmen über die Ausgaben betrug im Jahre 1889 2 646 ℳ für das Kilometer Bahnstrecke, im Jahre 1890 dagegen nur 2 542 ℳ bezw. 3,93 % weniger. Die Reineinnahmen für das Berichtsjahr vertheilen sich folgendermaassen: es stieg die Reineinnahme auf der Linie Petersburg-Helsingfors-Tavasthus um 231 596 ℳ, auf der Hangud-Juvingebahn um 8 456 ℳ, auf der Abo-Tavasthusbahn um 56 857 ℳ, auf der Vasaer Bahn um 85 869 ℳ, auf der Uleaborger Bahn um 64 801 ℳ und nur die Savalaksker Bahn ergab 39 721 ℳ weniger.

Soweit das amtliche Blatt.

Berücksichtigt man, dass Finnland ein armes, unfruchtbares Land ist, so darf man ihm die Anerkennung für das aus eigener Kraft Geleistete nicht versagen, denn es gibt kein schlechtes Zeugniss für seine bisherige autonome Verwaltung.

Die Sächsischen Staatseisenbahnen.

I.

Ertrag der einzelnen Linien des Sächsischen Staats-Eisenbahnnetzes im Jahre 1890 im Verhältniss zum Vorjahre.

Wie in den Vorjahren, so zeigte auch im Jahre 1890 der Personenverkehr auf den Sächsischen Staatsbahnen eine steigende Tendenz. Denn die Einnahmen aus dem Personenverkehr überstiegen im genannten Jahre diejenigen des Vorjahres um 1 514 652 ℳ. An dieser Steigerung betheiligen sich ausser den im Jahre 1890 neu eröffneten Strecken fast alle alten Linien (nur auf einigen unbedeutenden Nebenlinien hat eine geringfügige Abnahme der Einnahmen stattgefunden).

Hingegen war beim Güterverkehr auf zahlreichen Linien ein Einnahmeausfall von zusammen 179 395 ℳ zu verzeichnen, dessen Ursprung auf den um 181 414 t verminderten Transport Sächsischer Steinkohlen, ferner auf den Rückgang der durchschnittlichen Weglänge aller Güter um fast 1 km, d. i. von 73,54 auf 72,67 km, endlich auch zum Theil auf die am 1. April 1889 eingeführte, im Jahre 1890 erst voll zur Wirksamkeit gekommene Tarifermässigung bei den Schmalspurbahnen zurückzuführen ist. Immerhin sind die gesammten Betriebseinnahmen im Vergleiche mit dem Vorjahre noch um 1 323 828 ℳ höher. Aber auch die Ausgaben stiegen bedeutend und zwar gegen das Vorjahr um 4 540 396 ℳ. Diese Mehrausgaben wurden ausser durch die in Wechselwirkung mit den vermehrten Leistungen stehenden erhöhten Anforderungen in der Hauptsache bedingt durch die Preissteigerung der Lokomotivkohlen, erhöhte Transportmittelunterhaltungskosten infolge Materialpreissteigerung, Lohnerhöhungen, Gewährung von transitorischen Beihilfen, Erhöhung der Fahrgelder an das Fahrdienstpersonal und der fiskalischen Kopfbeiträge zu der Beamtenunterstützungskasse, ferner durch verschiedene bauliche Herstellungen usw.

Das Bahnnetz hat sich im Laufe des Jahres erweitert durch Hinzutritt der sekundär betriebenen normalspurigen Linien Freiberg-Halsbrücke, Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau, Grosspostwitz-Cunewalde, Kamenz-Elstra und Bautzen-Königswartha, sowie der schmalspurigen Linie Mügeln-Geising-Altenberg.

Wir lassen nun nachstehend eine Zusammenstellung der einzelnen Linien mit einer vergleichenden Gegenüberstellung der Verzinsung der Anlagekapitale in den Jahren 1889 und 1890 folgen. Die Reihenfolge beginnt mit der sich am höchsten verzinsenden Bahn und setzt sich bis zu der am niedrigsten verzinsten Bahn nach der Abstufung der erzielten Prozentsätze fort. Die fett gedruckten Zahlen bedeuten das Verhältniss des Betriebszuschusses zum Anlagekapital.

Normalspurige Bahnen.

	1889 %	1890 %
1. Bodenbach-Dresden-Altstadt	10,897	10,074
2. Stollberg-St. Egidien und Höhlteich-Wüstenbrand mit Kohlenbahnen	10,215	9,349
3. Görlitz-Dresden-Altstadt	8,756	7,991
4. Werdau-Weida	8,661	7,837
5. Leipzig-Hof und Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	8,896	7,693
6. Pirna-Berggiesshübel	12,239	7,408
7. Dresden-Werdau mit Kohlenbahn bei Dresden	7,914	7,257
8. Zeithain-Elsterwerda	6,794	7,251
9. Gaschwitz-Meuselwitz	8,026	7,058
10. Schwarzenberg-Zwickau mit Schneeberg-Niederschlema	7,763	6,201
11. Leipzig-Dresden mit Grossenhain-Priestewitz	6,473	6,085
12. Schönbörnchen-Gössnitz	6,713	5,551
13. Riesa-Chemnitz	5,745	5,309
14. Borsdorf-Coswig	5,305	5,019
15. Dresden-Elsterwerda	4,617	4,903
16. Reitzenhain-Flöha mit Olbernhau-Pockau	5,245	4,608
17. Brunn-Greiz	7,058	4,269
18. Riesa-Nossen-Moldau	3,471	3,337
19. Plauen-Eger	3,338	3,253
20. Weida-Mehltheuer	3,580	3,241
21. Gössnitz-Gera	4,148	3,227
22. Leipzig-Geithain	4,117	2,966
23. Kieritzsch-Chemnitz mit Limbach-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig	2,982	2,961
24. Kamenz-Pirna	2,915	2,710
25. Schönberg-Schleiz	2,487	2,572
26. Meuselwitz-Ronneburg	2,519	2,293
27. Chemnitz-Adorf mit Zwota-Klingenthal	2,269	1,837
28. Annaberg-Flöha	2,631	1,709
29. Glauchau-Wurzen	1,900	1,704
30. Wolfsgefärth-Weischlitz	2,046	1,577
31. Rosswein-Hainichen-Niederwiese	1,229	0,913
32. Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	1,252	0,905
33. Freiberg-Halsbrücke	—	0,700
34. Bautzen-Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt-Dürrröhrsdorf	0,761	0,545

	1889 %	1890 %
35. Zittau-Löbau, Oberoderwitz-Wilthen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau	0,847	0,490
36. Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau	—	0,423
37. Zwönitz-Stollberg	0,381	0,388
38. Herlasgrün-Falkenstein	0,571	0,341
39. Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg	1,443	0,336
40. Buchholz-Schwarzenberg mit Walthersdorf-Crottendorf	0,878	0,141
41. Bautzen-Königswartha	—	0,018
42. Grosspostwitz-Cunewalde	—	0,501
43. Kamenz-Elstra	—	0,774
44. Weipert-Annaberg	0,338	1,684
Schmalspurige Bahnen.		
1. Hainsberg-Kipsdorf	4,288	4,010
2. Klotzsche-Königsbrück	4,181	3,273
3. Wilkau-Saupersdorf	3,878	2,530
4. Radebeul-Radeburg	3,311	2,402
5. Zittau-Markersdorf	2,907	2,263
6. Potschappel-Wilsdruff	0,736	0,493
7. Oschatz-Döbeln und Mügeln-Nerchau-Trebsen	0,347	0,248
8. Mügeln-Geising-Altenberg	—	0,222
9. Schönfeld-Geyer	0,300	0,317
10. Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum	0,452	0,667
11. Mosel-Ortmannsdorf	0,296	0,778
12. Grünstädtel-Rittersgrün	0,689	1,496

Das Anlagekapital aller Linien zusammen verzinste sich mit 4,972 % gegen 5,584 % im Jahre 1889.

Die Verzinsung des Anlagekapitals für die normalspurigen Bahnen betrug 5,043 % (1889 5,654 %) und für die Schmalspurbahnen 0,966 % (1889: 1,698 %).

Wie bereits erwähnt, hat der Personenverkehr fast auf allen Linien zugenommen. Aber auch der Güterverkehr hat auf wichtigen Linien einen Zuwachs erfahren. Während sich z. B. auf den Strecken Leipzig-Hof, Dresden-Werdau und Bodenbach-Dresden eine Abminderung des Güterverkehrs zeigt, ist derselbe auf den Linien Leipzig-Dresden, Görlitz-Dresden, Borsdorf-Coswig, Riesa-Chemnitz, Plauen-Eger usw. nicht unwesentlich gewachsen. Wenn trotzdem die Verzinsung keine so günstige war wie im Vorjahre, so ist dies, wie oben des näheren ausgeführt wurde, auf die erheblichen Mehrausgaben zurückzuführen.

II.

Das Sächsische Staatsbahnnetz Gesammt-Betriebsergebnisse der Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1890.

Das Sächsische Staats-Eisenbahnnetz hatte zu Anfang 1892 eine Länge von zusammen 2 605,71 km, darunter befanden sich im Vollbetriebe 1 728,60 km, im Sekundärbetriebe normalspurig 630,50 km, schmalspurig 246,61 km.

Unter Staatsverwaltung standen von den Privatbahnen 66,34 km Hauptbahnen (Altenburg-Zeitz 25,28 km im Sekundärbetrieb und Zittau-Reichenberg 26,61 km im Vollbetrieb, sodann die Schmalspurlinien Zittau-Oybin 10,61 km und deren Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf 3,84 km) und 53,60 km normalspurige Privat-Kohlenbahnen (Oberhohndorf-Reinsdorf 11,32 km, Kohlenbahnen bei Zwickau, Oelsnitz-Lugau und Meuselwitz). Die Gesammtlänge der unter Sächsischer Staatsverwaltung befindlichen Bahnen beträgt 2 725,65 km (11,12 km mehr als im Vorjahre durch Eröffnung von Oschatz-Strehla). Davon sind eingeleisig 1 949,78 km, zweigeleisig 775,87 km. Dem Personen- und Güterverkehr dienen 2 681,69 km, ausschliesslich dem Güterverkehr 93,96 km.

Im Bau bezw. genehmigt sind 136 km, nämlich:

1. 55,76 km normalspurige Linien
   - Gera-Pforten-Wolfsgefärth . . . . 5,31 km
   - Schönberg-Hirschberg . . . . . 19,65 „
   - Waldheim-Rochlitz . . . . . 20,40 „
   - Falkenstein-Muldenberg . . . . . 10,40 „
2. 80,26 km Schmalspurlinien, nämlich:
   - Saupersdorf-Wilzschhausen . . . 24,80 km
   - Wolkenstein-Jöhstadt . . . . . 23,16 „
   - Hohenfichte-Eppendorf . . . . . 9,10 „
   - Taubenheim-Dürrhennersdorf . . . 12,50 „
   - Herrnhut-Bernstadt . . . . . 10,70 „

Von den unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden (2 725,65 km) Bahnen liegen 2 382,56 km im Königreich Sachsen, 128,72 km im Herzogthum Sachsen-Altenburg, 60,04 km im Königreich Böhmen, 40,03 km im Königreich Preussen, 35,35 km im Fürstenthum Reuss ä. L., 40,02 km im Grossherzogthum Sachsen-Weimar, 13,04 km im Königreich Bayern, 25,06 km im Fürstenthum Reuss j. L. und 0,83 km im Herzogthum Sachsen-Meiningen.

Gesammt-Verkehrsergebnisse in 1890.

1. Personenverkehr. Befördert wurden 33 632 845 Personen auf 22 761 603 Fahrkarten mit 803 219 237 Personenkm. Davon kamen in Prozenten auf:

	Personen	Fahrkarten	Einnahme
Schnellzüge	1,23	1,81	9,96
Personenzüge	30,35	44,85	32,56
Abonnements	2,59	3,83	0,38
Rückfahrten	62,00	45,81	50,71
Rundreisen	1,18	1,75	4,96

auf Wagenklassen	Personenzahl	Personenkm	Fahrgeldeinnahme
I.	0,24	0,86	2,08
II.	9,08	14,88	22,31
III.	74,02	69,79	66,84
IV.	16,66	14,50	8,77

Der durschschnittliche Tagesverkehr war 92 145 Personen und 70 547 ℳ Fahrgeldeinnahme.

2. Güterverkehr. Befördert wurden 16 461 056 t Güter mit 1 196 281 741 tkm und 52 748 310 ℳ Frachteinnahme; von letzterer fielen 2,68 % auf Eilgut, 16,23 % auf gewöhnliches Frachtgut, 2,19 % auf Ausnahmetarifgut und 3,39 bezw. 6,53 % auf allgemeine Wagenladungsklasse A 1 bezw. B; auf Spezialtarife und zwar auf: A 2 3,96 %, I 8,97 %, II a 3,55 %, II b 1,31 %, III 42,70 %.

Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der Sächsischen Staatsbahnen betrug 45 099 t Güter und die Frachteinnahme 148 395 ℳ. Von letzterer kamen auf Binnenverkehr 42,6 %, direkten Verkehr 48,6 %, Durchgangsverkehr 8,8 %.

3. Kohlenverkehr. Die Abfuhr Sächsischer Steinkohlen betrug:

aus dem Zwickauer Bezirke	1 764 815 t
„ „ Lugauer „	990 641 „
„ „ Dresdener „	384 775 „
überhaupt (= 78 % des Ausbringens)	3 140 231 t,

die Abfuhr Sächsischer Braunkohle 32 816 t, der Sachsen-Altenburger 870 830 t; die Einfuhr (und Durchfuhr) von Steinkohlen aus Schlesien 320 656 t (Durchfuhr 13 051 t), aus Westfalen usw. 55 171 t (95 380 t), aus Böhmen 6 362 t (8 674 t); desgl. von Braunkohle aus Preussen 54 475 t, aus Böhmen 2 627 423 t (Durchfuhr 916 354 t). Die Gesammt-Kohlenbeförderung im Verwaltungsbereich war 8 141 643 t, davon 44,70 % Stein- und 55,30 % Braunkohle. Von diesem Gesammttransport verblieben 78,25 % im eigenen Bahnbereiche und 21,75 % gingen nach fremden Bahnen. Die Hauptbezugsorte für Sächsische Steinkohlen waren Chemnitz mit 303 854 t, Leipzig mit 237 624 t und Dresden mit 140 232 t.

Finanzielle Gesammt-Ergebnisse in 1890.

1. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 86 648 095 ℳ, davon fallen u. a. auf den Personen- und Gepäckverkehr 26 434 495 ℳ (= 30,5 %), auf den Güterverkehr 55 790 723 ℳ (= 64,38 %), auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 990 803 ℳ (= etwa 2,3 %), durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 34 354 ℳ, auf 1 Nutzkm 3,86 ℳ, auf 1 Wagenachskm 0,109 ℳ.

2. Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 53 733 031 ℳ, davon fallen u. a.:

auf Besoldung usw. der Beamten	12 397 460 ℳ	(= 23,07 %)
„ andere persönliche Ausgaben (Löhne usw.)	15 856 352 „	(= 29,51 „)
„ die Unterhaltung der Bahnanlagen	5 670 537 „	(= 10,55 „)
„ den Bahntransport	8 906 159 „	(= 16,57 „)
„ Erneuerung bestimmter Gegenstände	4 332 404 „	(= 8,06 „)
„ Benutzung fremder Betriebsmittel	2 312 087 „	(= 4,30 „)

durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 21 304 ℳ, auf 1 Nutzkm 2,394 ℳ, auf 1 Wagenachskm 0,068 ℳ.

Von den Gesammtausgaben kommen 8,34 % auf die allgemeine Verwaltung, 25,02 % auf die Bahnverwaltung und 66,64 % auf die Transportverwaltung. Die Gesammtausgaben betrugen 62,01 % der Gesammteinnahmen.

3. Betriebsüberschuss. Derselbe betrug 32 915 063 Mark = 37,99 % der Gesammteinnahme; durchschnittlich:

auf 1 km Bahnlänge	13 050 ℳ
„ 1 Nutzkm	1,467 „
„ 1 Wagenachskm	0,041 „

oder 4,97 % auf das zu verzinsende mittlere Anlagekapital von 662 031 242 ℳ.

Spezialfonds.

1. Der Erneuerungsfonds (errichtet 1855) hatte eine Einnahme von 7 178 972 ℳ, eine Ausgabe von 7 359 910 ℳ, Zuschuss 180 938 ℳ, Vermögen 12 081 788 ℳ.

2. Die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse (errichtet 1884) hat 10 530 Mitglieder. Einnahme 1 426 624 ℳ, Ausgabe 1 323 669 ℳ, Ueberschuss 102 955 ℳ. Vermögen 8 959 787 ℳ. Pensionäre 1 140, Wittwen 2 239, Kinder 1 914.

3. Arbeiter-Pensionskasse (errichtet 1888) Mitglieder 13 889. Einnahme 923 797 ℳ, Ausgabe 82 876 ℳ, Ueberschuss 840 921 ℳ, Vermögen 2 202 976 ℳ.

4. 16 Betriebs-Krankenkassen. Mitglieder 20 195, Einnahme 522 956 ℳ, Ausgabe 464 426 ℳ, Ueberschuss 58 530 ℳ. Vermögen 444 133 ℳ.

Transportmittel der Staatsbahnen.

	a) für die Normalspurbahnen	b) für die Schmalspurbahnen
Lokomotiven . . .	900	46
Personenwagen . .	2 348	192
Güterwagen	22 929	901

Personenwagenplätze zusammen zu a) 94 229, zu b) 4 384. — Ladegewicht der Güterwagen zu a) 216 693 t und 4 540 t zu b).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnjahr 1891.

Erst durch die amtliche Veröffentlichung der Dezembereinnahmen des Jahres 1891 (siehe weiter unten) ist es möglich, eine verlässlichere Grundlage für die Beurtheilung der Ergebnisse derselben zu gewinnen. Das Eisenbahnjahr 1891 stand einerseits unter dem Einflusse der Einführung der Zonentarife im Personenverkehre bei einer ganzen Reihe von Privatbahnen und der Ermässigung der Gütertarife nach dem Beispiele der Staatsbahnen, andererseits hat die bereits wiederholt besprochene Zurückhaltung der Parteien angesichts der neuen Handelsverträge ihren Einfluss geübt. Dessen ungeachtet ist das Gesammtergebniss nicht ungünstig und bestätigt wieder, dass Tarifermässigungen in der Regel durch Mehrleistungen des Verkehrs eingebracht werden. Dass trotz der Vermehrung der Einnahmen im Jahre 1891 gegen das Jahr 1890 von 4,5 Millionen Gulden die kilometrische Einnahme doch um 102 fl. ungünstiger war, erklärt sich daraus, dass die Kilometerzahl der Eisenbahnen sich gegenüber dem letztgenannten Jahre um 640 km erhöht hat. Aus der amtlichen Aufstellung der Einnahmen ergibt sich andererseits wieder, wie wenig zutreffend die provisorischen Einnahmeaufstellungen gegenüber den definitiven Ergebnissen sind. Hierfür mögen folgende Stichproben zum Beweise dienen. Nach der im amtlichen Verordnungsblatte enthaltenen Zusammenstellung haben die Einnahmen des Jahres 1891 betragen: bei der Dux-Bodenbacher Bahn 2,83 Millionen Gulden (+ 0,12) Millionen Gulden, bei der Aussig-Teplitzer Bahn 5,57 (— 0,12) Millionen Gulden, bei der Böhmischen Nordbahn 4,07 (+ 1,04) Millionen Gulden, bei der Buschtêhrader Bahn Lit. A 3,46 (+ 0,09) Millionen Gulden, Lit. B 4,96 (+ 0,29) Millionen Gulden, bei der Nordwestbahn 9.35 (+ 0,08) Millionen Gulden, bei der Elbethalbahn 6,35 (+ 0,46) Millionen Gulden, bei der Südbahn 33,47 (— 1,45) Millionen Gulden. Diese Ziffern werden noch eine Korrektur und zwar in den meisten Fällen nach oben hin erfahren, da die definitiven Ergebnisse zumeist erst Ende September feststehen.

Verhandlungen des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses.

In diesem permanenten Ausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses kamen folgende Gegenstände zur Verhandlung:

a) Es wurden mehrere Petitionen wegen Erweiterung des Budweiser Bahnhofes der Regierung zur ganz besonderen Berücksichtigung und baldthunlichsten Abhilfe abgetreten.

b) Der Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Stanislau-Woronienka, wurde unverändert angenommen.

c) Zwei Petitionen, betreffend den Bau von Lokalbahnen im Erzgebirge, und zwar einerseits der Strecke Karlsbad-Lichtenstadt-Reichsgrenze und andererseits der Linie Karlsbad-Neudeck-Reichsgrenze wurden der Regierung zur eingehendsten Würdigung und besonderen Berücksichtigung abgetreten.

d) Eine Reihe von Petitionen um Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wurden der Regierung mit der Aufforderunng zugewiesen, die Verstaatlichung dieser Bahn ehestens durchzuführen.

Die Ausarbeitung eines Eisenbahnprogramms.

In dem vorgenannten Ausschusse wurde von einem Abgeordneten folgende Resolution beantragt: „Die Regierung wird aufgefordert, 1. mit grösster Beschleunigung ein rationelles Eisenbahnprogramm auszuarbeiten und dem Reichsrathe vorzulegen, in welches die in den einzelnen Kronländern projektirten wirthschaftlich wichtigen Bahnlinien, insbesondere die diesbezüglichen Lokalbahnen mit Angabe der Reihenfolge und des Zeitpunktes, in welcher bezw. bis zu welchem dieselben ausgeführt werden sollen, aufzunehmen sind, 2. dem Reichsrathe Vorschläge zu unterbreiten, in welcher Weise die für die Erbauung dieses Ergänzungsnetzes nothwendigen Geldmittel dem Zwecke entsprechend zu beschaffen wären.“ Dieser Antrag wurde von mehreren Abgeordneten als unzweckmässig bezeichnet. Es wäre eher möglich, für die grossen Linien einen Plan auszuarbeiten, als für die Lokalbahnen, hinsichtlich deren es kaum möglich sei, im vorhinein alle Vorbedingungen für den Bau ins Auge zu fassen. Handelsminister Marquis Bacquehem erörterte eingehend die in Oesterreich und in anderen Staaten mit derartigen Programmen gemachten ungünstigen Erfahrungen, verweist auf die Bestrebungen einzelner Länder, das Zustandekommen von Lokalbahnen materiell zu unterstützen, in welcher Hinsicht Verhandlungen mit dem Galizischen Landesausschusse demnächst eingeleitet werden sollen. Hierauf wurde diese Resolution von der Majorität abgelehnt.

Die projektirte Transportsteuer in Oesterreich.

Die Kundgebungen gegen die Einführung dieser Steuer mehren sich von allen Seiten. In der Wiener Handelskammer gab der Präsident bekannt, dass er, entsprechend dem gefassten Beschlusse, Veranlassung genommen, sich bei dem Handelsminister zu informiren, ob die Nachrichten von der Einführung der Transportsteuer begründet seien, und erfahren habe, dass die Idee der Einführung der Transportsteuer an den maassgebenden Stellen ernstlich studirt werde.

Die Kammer behielt sich die weiteren Schritte in dieser Angelegenheit vor.

Eine dritte Donaulinie in Ungarn

wird unter Intervention der Ungarischen Regierung gegenwärtig in Aussicht genommen, welche zu den bereits bestehenden Linien Budapest-Semlin und Ofen-Fünfkirchen hinzutreten wird. Die neue Donaulinie wird von Raczkeve nächst Pest im Anschlusse an die Budapest-Semliner Bahn nach Neusatz und zwar am linken Donauufer entlang, ungefähr in der Mitte der Ofen-Fünfkirchener und der Budapest-Semliner Bahn, geführt werden. Hinsichtlich der Theilstrecke Raczkeve-Baja sind die Bedingungen für die Finanzirung bereits seit einiger Zeit festgestellt und auch alle technischen Vorarbeiten bereits durchgeführt, dagegen wird für die Strecke Baja-Neusatz eine spezielle Gesellschaft gebildet werden, für welche ein Kapital von etwa 4 Millionen Gulden in Aussicht genommen ist. Die Regierung wird sich hieran mit einer ansehnlichen Quote unter dem Titel der Postbeförderung betheiligen und ein weiterer namhafter Betrag wird von den Komitats-Strassenfonds gezeichnet werden. Wenngleich die einzelnen Strecken der Linie Raczkeve-Neusatz vorwiegend dem Lokalverkehr zu dienen bestimmt sind, so kommt der Erstellung einer dritten Donaulinie in dieser erheblichen Ausdehnung doch auch eine nicht zu unterschätzende Verkehrsbedeutung im internationalen Verkehre zu.

Die Wiener Stadtbahn.

Der Niederösterreichische Landtag hat noch vor seiner Vertagung bezüglich des Landesbeitrages zur Wiener Stadtbahn folgende Resolutionen beschlossen:

Der Landtag spricht den Wunsch aus, dass a) bei allen Linien der Stadtbahnen die Herstellung eines direkten Schienenanschlusses an die in Wien einmündenden grossen Bahnen und die Einrichtung eines direkten Uebergangsverkehrs auf deren Lokalstrecken baldigst ausgeführt werde; dass b) die Uebergangsfähigkeit der Lokalzüge von Lokalstrecken der Hauptbahnen auf die Wienthal- und Donaukanallinie der Stadtbahnen gesichert werde; dass c) die Anlage von grossen Kohlenablagerungsplätzen an geeigneten Stellen der Stadtbahnen zur Erleichterung des Kohlenverkehrs im Gemeindegebiete ermöglicht werde, und d) die Regierung wird dringend ersucht, im Hinblicke auf die Umgestaltung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen die im Interesse des ganzen Reiches wie des Landes gelegene Erbauung eines Donau-Oderkanals

zwischen Oderberg und Wien so zu fördern, dass dieses hochwichtige Werk möglichst bald zur Durchführung gelange.

Nachdem der Wiener Gemeinderath diese Beschlüsse des Landtages angenommen hat, trat im Handelsministerium die Konferenz wegen Feststellung des Betriebsprogramms zusammen. In mehreren bisher abgehaltenen Sitzungen wurde die Benutzbarkeit der Hauptlinien der zukünftigen Wiener Stadtbahn für militärische Zwecke auf das Eingehendste erörtert. Die übrigen Punkte der Berathung bildeten die Anschlüsse der Lokallinien an die Stadtbahn, bezw. die Ermöglichung des Ueberganges. Es wurden als solche Punkte zunächst Hütteldorf und Heiligenstadt und für einen späteren Zeitpunkt auch Meidling festgestellt. Der Uebergang der Fernbahnzüge auf die Stadtbahn ist ausgeschlossen. Ausserdem wurde die Stadtbahnanlage am Franz Josephbahnhofe und am Westbahnhofe einer eingehenden technischen Erörterung unterzogen, ebenso die Anschlüsse der Wienthallinie an die Gürtellinie. Eine lebhafte Debatte entspann sich bei dem Kapitel über die Betriebsmittel; die Mehrzahl der Anwesenden entschied sich für die Interkommunikationswagen, und zwar zunächst im Interesse der Uebergangsfähigkeit und dann im Hinblicke auf den Umstand, dass die K. K. Staatsbahnen mehr als 1 000 solcher Wagen besitzen. Es wurde zwar allseitig anerkannt, dass das System der Englischen Kupees mit den hohen Perrons ganz besondere Vortheile für den Stadtbahnverkehr bieten würde, aber die angeführten Erwägungen gaben den Ausschlag gegen das Englische System. Nunmehr wurde die bezügliche Vorlage von der Regierung im Abgeordnetenhause eingebracht.

Staatliche Uebernahme der beiden Duxer Bahnen.

Unter Berufung auf den Erlass des Handelsministers, mit welchem der Protest der Duxer Bahnen abgelehnt wird, verständigte die Generaldirektion der Staatsbahnen beide Verwaltungen, dass ihre Delegirten in Prag eintreffen werden, um die Bahnen zu übernehmen. Die Verwaltungen der Duxer Bahnen haben der Generaldirektion mitgetheilt, dass sie auf dem bekannten Standpunkte verharren und die Uebergabe verweigern, weshalb sie auch an dem formellen Uebernahmeakte nicht theilnehmen werden.

Nach dem Eintreffen der Delegirten erklärte der anwesende Direktor P e c h a r hierzu keine Vollmacht des Verwaltungsrathes zu besitzen. Die Wiener Delegirten liessen sich hierauf die Verweigerung der Uebergabe notariell beurkunden.

Betriebseinnahmen im Monat Dezember 1891.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 386 919 Personen und 8 479 514 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 24 102 780 fl. erzielt, das ist für 1 km 873 fl. — Im gleichen Monat 1890 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 501 051 Personen und 7 616 204 t Güter, 22 176 605 fl. oder für 1 km 831 fl., daher ergibt sich für den Monat Dezember 1891 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahme um 5,1 %. — Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1891 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 303 240 485 Gulden, im Jahre 1890 auf 298 722 620 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1891 26 957,4 km, im Jahre 1890 dagegen 26 317 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im Jahre 1891 auf 11 249 fl. gegen 11 351 fl. im Jahre 1890, d. i. um 102 fl. oder 0,9 % ungünstiger.

Behandlung der zum Transporte von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoir- (Cisternenkessel-) Wagen.

Die von den Bahnverwaltungen hierüber im vorigen Jahre erlassenen Vorschriften gaben Anlass zu Beschwerden von seiten der Parteien. Um dem abzuhelfen wurden diese Vorschriften umgearbeitet und von den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen am 15. Januar d. J. neu eingeführt. Den neuen Vorschriften zufolge wurde die Ladefrist sowohl für die Füll-, als auch für die Entleerungsstation von 2 auf 3 Tage erhöht und die Laufmiethe für Leertouren von Reservoirwagen von 6 auf 4 kr. für die Achse und das Kilometer herabgesetzt; weiter wurde die für die Rücksendung der Wagen festgesetzte Frist von 3 Monaten auf 6 Monate erhöht und von der Beigabe eines Retourscheines abgesehen. Endlich wurde auf die mittlerweile in Deutschland eingeführten ähnlichen Bestimmungen möglichst Rücksicht genommen und der Beschluss wegen Einführung gleicher Typen für die Ablassvorrichtungen auf allen Bahnen durchgeführt.

Entschädigung wegen feuersicherer Eindeckung eines Gebäudes (Rechtsfall).

Den Eigenthümern eines im Feuerrayon einer Eisenbahn gelegenen Gebäudes wurde die Verpflichtung auferlegt, die bereits von der Bauunternehmung dieser Bahn vorgenommene feuersichere Eindeckung zu erhalten und nach 15 Jahren zu erneuern. Der deshalb von den Eigenthümern desselben erhobene Entschädigungsanspruch wurde von der II. Instanz nur deshalb abgewiesen, weil der Eigenthümer schon bei der Enteignung eines Theiles der Parzelle, auf welchem das Gebäude steht, entschädigt wurde und, weil es sich um eine erst in späterer Zeit möglicherweise eintretende Nothwendigkeit der erneuerten Eindeckung handelt, für welche dann erst der Zeitpunkt zur Geltendmachung eines Kostenersatzes gekommen sein wird.

Der K. K. O. G.-H. bestätigte das erstinstanzliche Urtheil dahin: Den Gegenstand der Enteignung bilden auch die infolge einer Bahnanlage im Interesse der öffentlichen Sicherheit zu treffenden Vorkehrungen, somit auch die feuersichere Eindeckung eines im Feuerrayon gelegenen Gebäudes; für die dem Hauseigenthümer erwachsene Verpflichtung ist derselbe nach den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes zu entschädigen. In den Gründen wird hervorgehoben, dass im vorliegenden Falle Beschränkung des Eigenthumsrechtes gefordert wird, für welche eine Entschädigung gebührt; dies gilt auch für die Pflicht der Erneuerung der Eindeckung nach 15 Jahren, auch sind die Erschwernisse der Aufbewahrung der betreffenden Erzeugnisse unter dem Blechdache zu berücksichtigen. (Röll'sche Sammlung Nr. 35 v. J. 1891.)

Elektrische Lokalbahn Baden-Vöslau.

Die Leobersdorfer Maschinenfabrik von Ganz & Co., Eisengiesserei und Maschinenfabrik-Aktiengesellschaft in Ofen, als Konzessionswerberin für die projektirte schmalspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau, hat bereits die Konzession auf die Dauer von 6 Monaten erhalten. Der Bau und die elektrische Einrichtung sind mit einer halben Million Gulden veranschlagt. Der Konzessionär hat die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen und sucht dieselben so zu beschleunigen, dass mit dem Bau selbst schon mit Eintritt der besseren Witterung begonnen werden kann, so zwar, dass der Betrieb schon im Sommer 1892 eröffnet werden könnte.

Es wird zunächst der elektrische Betrieb der Badener Tramway in Angriff genommen, deren Trasse vom Bahnhof in Baden nach Rauhenstein unverändert bleibt.

Die Länge der Strecke beträgt etwas über 5 km, die in einem Zeitraume von 15 bis 18 Minuten durchlaufen werden sollen.

Ueber die Art des Betriebes selbst ist vor der Hand noch keine definitive Bestimmung getroffen. Der Konzessionär beabsichtigt, das Akkumulatorensystem einzuführen, bei welchem die treibende Kraft in Akkumulatoren aufgespeichert ist, welche sich unter den Sitzplätzen befinden.

Eröffnung bezw. Namensänderung von Haltestellen.

a) Am 1. Februar d. J. wurde die Haltestelle „W o d n i k i“ zwischen den Stationen Halicz und Jezupol der Linie Lemberg-Czernowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

b) In der Strecke Mondsee-Salzburg der Salzkammergut-Lokalbahn wurde eine Personenhaltestelle mit der Benennung „E n z e r s b e r g“ errichtet.

c) Ueber Ansuchen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn wurde die Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle „Jechnitz“ der Lokalbahn Brünn-Tischnowitz in „J e h n i t z“ (Böhmisch „Jehnice“) vom Handelsministerium genehmigt.

General-Gütertarif der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die K. K. Hof- und Staatsdruckerei macht bekannt, dass sie auf vielseitiges Verlangen bereit sei, auch einzelne Hefte des erwähnten umfangreichen Werkes (es besteht im ganzen aus 12 Heften, siehe Nr. 5 S. 51 d. Ztg.) abzugeben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Gesetz über die Besteuerung der Wiener Börsengeschäfte, das unwahre Gerücht über das Scheitern der Sendung eines Direktors der Kreditanstalt nach London wegen der Goldbeschaffung für die Regulirung der Valuta, speziell die befürchtete Transportsteuer drückten den Effektenmarkt. Ohne bekannt gewordene Gründe wichen Nordbahn (2870) Staatsbahn (293,50), Südbahn (92), Nordwestbahn (213,25) und Elbethalbahn (233,75), obwohl für beide letztere eine Dividende von 9,50 fl. bezw. von 11 — 12 fl. als gesichert erklärt wird. Buschtêhrader lit. A. (1170) und lit. B. (468) waren infolge der fortgesetzten Verkäufe dieser Aktien seitens der Gesellschaft matter. Mehr Leben war in Lemberg-Czernowitzer Werthen (248,75), welche sich bei einer wahrscheinlichen Dividende von 14 fl. mit 5,5 % verzinsen werden; ferner in Werthen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (184), deren Konversionsangelegenheit endlich zum Abschlusse gelangen soll. Gerüchte über Sanirungsverhandlungen mit der Regierung verhalfen der Mährischen Grenzbahn (18) und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (20,25)

zu der noch immer sehr kläglichen Kurssteigerung. Nachfragen nach Aktien der Gran-Füzitöer Kohlenbahn blieben erfolglos, da diese an der Wiener Börse nicht notirt sind.

Aus Nordamerika.

Dividenden.

Von den folgenden Eisenbahngesellschaften sind die Dividenden wie folgt festgesetzt worden:

Central Pacific 1 Dollar auf die Aktie,
Chicago Junction Railways & Union Stock Yards Co. 3 % auf die Vorzugsaktien,
Evansville & Terre haute 2 %,
Holyoke & Westfield 4 %,
Huntingdon & Broad Top Mountan Railroad & Coal Co. 1,75 Dollar auf die Vorzugsaktien und 1 Dollar auf die Stammaktien,
Lehigh Valley 1,25 %,
Little Schuylkill Navigation, Railroad & Coal Co. 3,50 %,
Long Jsland 1,25 %,
Louisville & Nashville 2,50 %,
Mahoning Coal 5,50 %,
Mine Hill & Schuylkill Haven 1,75 Dollar auf die Aktie,
Nashville, Chattanooga & St. Louis 1,25 %,
Terre Haute & Indianopolis 3 %.

Elektrische Briefpost.

Zum Zweck einer schnellen Ueberführung der Poststücke von den Newyorker nach den Brooklyner Postämtern mit Hilfe der Elektrizität hat sich eine „Elektrische Briefpost-Gesellschaft der Vereinigten Staaten" gebildet. Falls sich ihr unten näher beschriebenes System bewährt, sollen die übrigen Newyorker Vorstädte eine gleiche Verbindung erhalten, auch sollen alle grossen Städte unter einander in gleicher Weise verbunden werden. Es sind bereits grössere Versuche mit dem neuen System ausgeführt worden, die nach der „Railr. Gaz." befriedigende Ergebnisse aufweisen.

Die Einrichtung zeichnet sich durch grosse Einfachheit aus. Das Fördergefäss besteht aus einem hohlen schweisseisernen Wagen von cigarrenförmiger, an beiden Enden spitz zulaufender Form. Es ist ungefähr 6,10 m lang bei einem Durchmesser von 30 cm. Der Hohlraum zur Aufnahme der Briefe und kleineren Packete hat eine Grösse von 0,28 cbm, was für 20 000 Briefe ausreicht. Unten hat der Wagen 2 kleine Laufrollen, mit denen er sich auf eine einzelne schmale bandeisenförmige Schiene stützt, während er durch zwei oben befindliche Führungsrollen, die an einer oben befindlichen Schiene entlang gleiten, gegen Umkippen gesichert wird. Diese beiden Schienen sind in Entfernungen von ungefähr 3 m von ösenartigen Metallkörpern, in welchen sich Spiralen von isolirtem Kupferdraht befinden, ringförmig umgeben. Wenn der elektrische Strom durch diese Spiralen kreist, wirkt er auf den sich nähernden eisernen Wagen wie ein Magnet; der Strom saugt den Wagen gleichsam an. Der Wagen schaltet nun selbstthätig mit seinen Laufrollen die unmittelbar vor ihm befindlichen Spiralen in den Strom ein, während er gleichzeitig die Spiralen, die er bereits passirt hat, ausschaltet. Auf diese Weise ist der Verbrauch an elektrischer Kraft erheblich geringer, als wenn sämmtliche Spiralen ständig unter Strom gehalten würden.

Auf Grund der angestellten Versuche glaubt man mit diesen Wagen eine Geschwindigkeit von 250—303 km in der Stunde zu erreichen. Für kurze Entfernungen wird eine so hohe Geschwindigkeit allerdings nicht nöthig sein. Die erforderliche Stromspannung hängt natürlich von der Entfernung der Kraftstationen ab; für Newyork hofft man mit der gegenwärtig für Beleuchtungs- und Strassenbahnzwecke üblichen Spannung auszukommen. Rs.

Aus Asien.

Beirut-Damaskus-Hauran.

Ein Kaiserliches Jrade vom Dezember 1891 hat auf Antrag von Joseph Effendi Mutran die Konzessionsdauer der Strassenbahn von Damaskus sowie der Strassenbahn Damaskus-Hauran von 60 auf 99 Jahre verlängert, und die Verschmelzung dieser Gesellschaft mit der Strassenbahngesellschaft Beirut-Damaskus genehmigt. Während die projektirte Trasse letzterer Bahn in westlicher Richtung von Beirut nach Damaskus ziehend den Libanon und Antilibanon schneidet und ungefähr die bisherige Strasse über Hammana, Zahleh, Suk Wadi Barada, Bessima verfolgt, zieht sich dieselbe von Damaskus südwärts über Daneja, Kisweh, Denun, Es Sanamein, Unkul, Scheich Miskin nach Mzerib westlich vom Tiberiassee in die Haurangegend.

Die neue Gesellschaft wird den Namen „Compagnie des chemins de fer Ottomans économiques en Syrie" führen. Ueber die Vorgeschichte des Unternehmens ist zu bemerken, dass der Graf de Perthuys, ein ehemaliger Französischer Marineoffizier, zuerst den Gedanken hatte, zwischen Beirut und Damaskus eine Kunststrasse anzulegen; unterstützt von dem früheren Generalsekretär der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, M. Baudin, gelang es ihm in kurzer Zeit eine Gesellschaft zu gründen, deren Antheilscheine eifrig gezeichnet wurden. Auch mehrere Verwaltungsräthe der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft betheiligten sich bei dem Unternehmen. Die Ausdehnung des Verkehrs erforderte schliesslich die Umgestaltung in eine Strassenbahn, wozu jüngst durch Kaiserlichen Firman die Konzession ertheilt wurde.

Die neue Gesellschaft hat, um die Mittel zur Umwandlung der gegenwärtigen Strasse Beirut-Damaskus in eine Eisenbahn, ferner zum Bau der Fortsetzung Damaskus-Hauran (zusammen 260 km) und schliesslich zur Gewährung eines hypothekarischen Darlehns von 5 Millionen Francs an die „Gesellschaft des Hafens, der Kais und der Niederlagen von Beirut" zu beschaffen, am 27. Januar d. J. in Paris und Brüssel 120 000 Stück 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth, die halbjährlich zu verzinsen und in 90 Jahren vom 1. Januar 1893 ab zu tilgen sind, zum Preise von 295 Frcs. bei 4 Theilzahlungen und von 292,50 Frcs. bei sofortiger Vollzahlung zur Zeichnung auflegen lassen. Aus den der Zeichnungseinladung beigegebenen Erläuterungen ist noch folgendes erwähnenswerth: Das voll eingezahlte Grundkapital der Compagnie des chemins de fer Ottomans économiques en Syrie beträgt 10 Millionen Francs und zerfällt in 20 000 Antheilscheine; der Gesellschaftssitz ist Beirut in Syrien, der Verwaltungssitz in Paris, rue Saint-Lazaire Nr. 88. Die bereits 1857 mit Französischem Kapital gebildete „Compagnie Ottomane de la route de Beyrouth à Damas", deren Verwaltungssitz ebenfalls in Paris war, bringt der neuen Gesellschaft nicht nur die Mitwirkung einer langen Erfahrung im Lande zu, sondern auch ihre Einrichtung, ihr Personal, ihr gesammtes Vermögen, ihre Anlagen, ihr todtes und lebendes Material, ihre Rücklagen und endlich ihre Erträge, die das Zinserforderniss während der Bauzeit decken. Die Strassenbahngesellschaft Beirut-Damaskus hat durch Anlage und Betrieb einer Fahrstrasse zwischen den beiden grössten Verkehrsmittelpunkten Syriens ihre Erfahrung in dieser Provinz bewiesen; Beirut ist ein bedeutender Hafen, der einzige Handelsplatz der Gegend und zählt 140 000 Einwohner, während Damaskus, als Hauptstadt des Vilajets Syrien, Niederlage aller Erzeugnisse des Innern ist und fast 200 000 Seelen zählt. Die Gesellschaft hat in 20 Jahren alle von ihr ausgegebenen Schuldverschreibungen getilgt und ausserdem an ihre Antheilhaber Gewinne zwischen 12 und 19 % vertheilt; in den letzten 5 Jahren betrugen ihre Einnahmen: 1887 = 1 196 000, 1888 = 1 180 000, 1889 = 1 182 000, 1890 = 1 211 000 und 1891 = 1 230 000 Frcs. oder durchschnittlich 1 199 800 Frcs. = 10 712,50 Frcs. für das Kilometer, wobei jährlich 500 000 Frcs. zur Vertheilung an die Antheilhaber kamen.

Die Gesellschaft besorgt indessen nur den geringsten Theil des vorhandenen Verkehrs; denn die Einrichtung ihres Betriebes und der verhältnissmässig nahe Endpunkt ihrer Konzession gestatteten ihr nicht, die Mittel ihrer Wirksamkeit derart zu entwickeln, dass sie sich auf einer der Bedeutung des Verkehrs entsprechenden Höhe halten. Da sie überdies keine Zwischenstation zwischen Damaskus und Beirut besitzt, so übernimmt sie nur die direkten Sendungen von einer Stadt zur andern; infolge dessen hat sich neben ihr eine Art Ergänzungsgewerbe von Maulthier- und Kameeltreibern gebildet, die trotz ihrer geringeren Schnelligkeit und der mangelnden Haftungsgewähr bei dem grossen Güterandrang im wesentlichen dieselben Preise wie sie erheben können. Nach einer langjährigen Statistik der Gesellschaft besteht zwischen Beirut und Damaskus ein jährlicher Güterverkehr von 100 000 t, von denen nur 25 000 die Erleichterungen und Beförderungsmittel der Fahrstrasse benutzen, während 75 000 von Eingeborenen befördert werden. Jetzt wird sich die Lage ändern; denn die Gesellschaft ersetzt nicht nur die einfache Strasse durch eine Eisenbahn, sondern sie wird auch in der Lage sein, alles das aufzunehmen, was früher durch die Unzulänglichkeit ihrer Beförderungsmittel von der Strasse ausgeschlossen war. Sie kann längs ihrer alten Strecke und der Fortsetzung Stationen mit der nöthigen Ausrüstung anlegen; denn sie braucht keine Sorge mehr um die Tilgung ihrer Ausgaben zu tragen, da die Konzession jetzt 99 Jahre beträgt. Da diese Umwandlung der Strasse in eine Eisenbahn den dringenden Bedürfnissen des örtlichen Verkehrs entspricht, so wird sie zur nothwendigen Folge haben, dass jeder Wettbewerb unterdrückt wird, da die Gesellschaft alles, was jetzt die Saumthiere in 3½ Tagen zu 38 bis 40 Frcs. die Tonne befördern, künftig in 5—6 Stunden für 25 Frcs. die Tonne befördern wird. Ohne die als sichere Folge der Eisenbahnanlage zu erwartende Verkehrsvermehrung in Rechnung zu ziehen, wird der neuen Gesellschaft allein aus dem gegenwärtigen Güterverkehr eine Einnahme von 2 500 000

Francs erwachsen. Auch der Personenverkehr, der im vorstehenden noch nicht einmal berücksichtigt ist, wird nicht unbeträchtlich sein, da nach den Berichten der Strassengesellschaft gegenwärtig 25 000 Reisende durch Eilwagen, Postwagen oder Saumthiere zum Preise von 10—30 Frcs. befördert werden.

Die Verlängerung Damaskus-Hauran (120 km) wird die allgemeinen Betriebseinnahmen einerseits durch ihren eigenen Verkehr, andererseits durch die Sendungen, die sie der Linie Beirut-Damaskus neu zuführt, erhöhen; denn diese Verlängerung wird die in Konsulatsberichten auf 100 000 t angegebenen Erzeugnisse der Haurangegend aufnehmen und unter Voraussetzung einer Einnahme von 20 Frcs. für die Tonne eine fernere Einnahme von 2 000 000 Frcs. ergeben. Die auf der Hauranlinie nach Damaskus kommenden Waaren müssen nothwendig die Linie Damaskus-Beirut benutzen, um Beirut, den einzigen Einfuhrhafen der Küste zu erreichen; hierdurch wird der Hauptlinie, abgesehen vom Personenverkehr, wenigstens eine Einnahme von 1 000 000 Frcs. zugebracht werden. Demnach ist eine Gesammteinnahme von 2 500 000 + 2 000 000 + 1 000 000 = 5 500 000 Frcs. zu erwarten.

Die Gruppe der Strassengesellschaft Beirut-Damaskus hat vor 3 Jahren die „Société anonyme du port, des quais et entrepôts de Beyrouth" gebildet; die Satzungen dieser Gesellschaft sehen für die Vollendung des Hafens Beirut, dessen vorläufige Betriebseröffnung nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten im Laufe dieses Jahres zu erwarten steht, eine Anleihe vor. Auf Grund der zwischen beiden Gesellschaften bestehenden Interessengemeinschaft hat die Eisenbahngesellschaft der Hafengesellschaft von dem Ertrage der Anleihe ein Darlehen von 5 000 000 Frcs. bewilligt, das der Eisenbahngesellschaft gegenüber durch eine Vorwegnahme von den Hafeneinnahmen und ein Vorrecht auf ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen gewährleistet wird. Der Verkehr der in Beirut ein- und ausgeladenen Waaren betrug während der letzten 6 Jahre 160 000 t, von denen die Gesellschaft Kai- und Hafenabgaben, Lade- und Lagergebühren erhebt und dadurch einen Gewinn von 700 000 Frcs. erzielte.

Demnach sind die Einnahmen und Ausgaben folgendermaassen veranschlagt: Von den Einnahmen der Eisenbahn in Höhe von 5 500 000 Frcs. kommen, da ein Gütertarif von 20 Cts. für das Tonnenkilometer bewilligt ist, höchstens 50 % oder 2 750 000 Frcs. als Betriebskosten in Abzug. Alsdann erfordern die Verzinsung und die Tilgung der ganzen Anleihe 1 935 336 Francs, von denen indessen 360 643 Frcs. von der Hafengesellschaft für das ihr bewilligte Darlehen zu leisten sind; es bleiben also nur 1 574 693 Frcs. zu Lasten der Eisenbahn, die demnach einen Reinertrag von 1 175 307 Frcs. in Aussicht nehmen kann. Den Antheilhabern ist der Bezug von 30 000 der gegenwärtig begebenen Schuldverschreibungen vorbehalten Die Bauverträge sind derartig geschlossen, dass der Gesammtbetrag der Baukosten erheblich niedriger als die verfügbaren Mittel der Gesellschaft ist.

Seit Jahren strebt die Eisenbahngesellschaft Mersina-Tarsus-Adana nach einer Verlängerung ihrer Bahn von Adana bis Biredjik am Euphrat und beschloss auch deren Bau in der letzten ordentlichen Hauptversammlung. Jetzt hat sich nun ein Ausweg gefunden, welcher der Gesellschaft, ohne ihr die festen Lasten einer Anleihe aufzuerlegen, doch die Vortheile jene Verlängerung verschaffen wird Sir Edgard Vincent hat sich nämlich verpflichtet, sobald er die nachgesuchte Konzession erhalten haben wird, die Fortsetzung Adana-Biredjik nebst Abzweigung nach Merasch (zusammen 400 km) mit einem Kostenaufwande von annähernd 2 000 000 £ zu bauen. Dafür wird ihm die Gesellschaft Mersina-Tarsus-Adana nach dem Beschlusse einer jüngst abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung eine Beihilfe von 40 000 £ in volleingezahlten Antheilscheinen der Gesellschaft gewähren, sobald die Anfangsstrecke Adana-Osmania (90 km) fertiggestellt ist, und eine fernere Beihilfe von 42 500 £ in ebensolchen Antheilscheinen, wenn die Fortsetzung Osmania-Merasch (120 km) gebaut ist.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Frachtvertrag.** Wenn ein Eisenbahntransport vom Auslande in Frankreich auf Grund eines einzigen Vertrages ohne speziellen Tarif oder besondere Vereinbarung erfolgt und die Frachtgüter auf den Linien verschiedener Eisenbahngesellschaften mit allgemeinen Tarifen für jede von ihnen cirkuliren, so muss man im Falle des Verzuges der Ablieferung die reglementären Fristen jeder Gesellschaft zusammenziehen. — Wenn also das Frachtgut durch eine Gesellschaft mit einem Vorsprunge in der Zeit nach den reglementären Fristen weiterbefördert worden war, so ist der Empfänger nicht berechtigt, von diesem Vorsprunge zu seinen Gunsten Gebrauch zu machen und kann die Transportfrist auf dem Eisenbahnnetze der nachfolgenden Eisenbahngesellschaft nicht von der wirklichen Stunde der Weiterbeförderung berechnen. (Entsch. d. A.-Ger.-H. in Caen vom 4. März 1890; Böhm, Ztschr. f. internat. Privat- u. Strafrecht Bd. II S. 61 f.)

Verschiedenes.

Brandversicherungs-Verein Preussischer Staatseisenbahn-Beamten.

In der am 6. Mai 1891 unter reger Betheiligung der Mitglieder stattgehabten Generalversammlung hat der Verein, welcher anfänglich ausser für die Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Eisenbahnkommissariats nur für Preussische Staatseisenbahn-Beamte gegründet worden war, seine Thätigkeit auch auf die Beamten des Reichseisenbahn-Amtes, des Reichsamtes für die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie die in den Reichslanden stationirten Reichseisenbahn-Beamten gemäss § 3 Abs. 2 der Satzungen ausgedehnt. Auch sind die im mittleren Dienst beschäftigten (Büreau-, Stations-, Kanzlei- usw.) Gehilfen von der Generalversammlung für aufnahmefähig erklärt worden. Die Ausdehnung der Vereinsthätigkeit auf die Hilfsunterbeamten und Arbeiter ist für spätere Zeiten in Aussicht genommen.

Die Entwickelung des Vereins, welcher Ende 1890 etwa 17 000 versicherte Mitglieder mit einer Versicherungssumme von etwa 60 000 000 ℳ umfasste, ist im Jahre 1891 eine derartig günstige gewesen, dass Ende 1891 die Zahl der versicherten Mitglieder auf über 25 000 mit einer Versicherungssumme von über 85 000 000 ℳ gestiegen ist. Ausserdem gehören dem Verein noch einige Tausend unversicherte Mitglieder an. Unter den Mitgliedern sind sämmtliche, auch die höchsten Beamtenklassen vertreten. Es ist dieses der beste Beweis für das allgemeine Vertrauen, welches der Verein in der kurzen Zeit seines Bestehens sich erworben hat.

Während für das Jahr 1890 ein Reinüberschuss von 27 600 ℳ erzielt ist, ist für das Jahr 1891 ein noch höherer Reinüberschuss zu erwarten, so dass die Vereinsmittel am Anfang des Jahres 1892 einschl. der am 1. Januar 1892 fällig gewesenen Beiträge bereits weit über 100 000 ℳ betragen.

Die Vereinsmittel werden in sicherster Weise von der Königlichen Generaldirektion der Seehandlungssozietät zu Berlin verwaltet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung des Bahnhofs Osnabrück K. M. Die an der Strecke Wanne-Bremen unseres Verwaltungsbezirks gelegene Station Osnabrück K. M. erhält fortan die Bezeichnung Osnabrück (Bremer Bahnhof).

Köln, den 8. Februar 1892. (259)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Dolina-Wygoda (Nordöstliche Linie) vom 30/1. bis 2/2. l. J. eingestellt.

Wien, am 4. Februar 1892. (260)

3. Güterverkehr.

Mit dem 15. d. Mts. wird die im diesseitigen Bezirk, an der Strecke Neuss-M. Gladbach gelegene Haltestelle Büttgen, welche bisher nur dem Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet werden.

Von dem genannten Tage ab wird dieselbe daher in den Vieh- usw. Tarif für den diesseitigen Lokalverkehr, den Gemeinschaftlichen Vieh- usw. Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrh.) usw., den Vieh- usw. Tarif Berlin-westliche Staatsbahnen, den Vieh- usw. Tarif Breslau-westliche Staatsbahnen, den Vieh- usw. Tarif Bromberg-westliche Staatsbahnen, den Vieh- usw. Tarif Köln (linksrh.)-Erfurt, den Vieh- usw. Tarif für den Norddeutschen und den Rheinisch-Niederdeutschen Verband einbezogen.

Ueber die in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 13. Februar 1892. (261)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

4. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Fahrplan der Königlichen Militär-Eisenbahn vom 1. Mai 1892.

Ortszeit.

Entfernung	Berlin-Schiessplatz. Personenzug Nr. 1 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 3 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 5 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Stationen	Entfernung	Schiessplatz-Berlin. Personenzug Nr. 2 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 4 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Personenzug Nr. 6 II. u. III. Kl. Ank.	Abf.
km								km						
0,0	—	5.00	—	6.28	—	4.15	Berlin (Milit.Bhf.)	45,5	8.00	—	3.20	—	7.02	—
7,0	—	—	6.38	6.39	4.25	4.26	Marienfelde	38,5	7.50	7.51	3.10	3.11	—	—
14,5	—	—	6.49	6.50	4.36	4.37	Mahlow	31,0	7.38	7.39	2.59	3.00	—	—
22,0	—	—	7.00	7.01	4.47	4.48	Rangsdorf	23,5	7.26	7.27	2.46	2.49	—	—
30,5	5.42	5.43	7.12	7.15	4.59	5.00	Zossen	15,0	7.11	7.14	2.36	2.37	6.19	6.20
35,0	—	—	7.23	7.24	5.08	5.07	Mellen	10,5	7.02	7.03	2.28	2.29	6.11	6.12
37,5	5.53	5.56	7.29	7.32	5.11	5.12	Clausdorf	8,0	6.56	6.58	2.23	2.24	6.04	6.05
40,0	6.00	6.03	7.37	7.39	5.16	5.17	Sperenberg	5,5	6.49	6.51	2.18	2.19	5.56	6.01
45,5	6.11	—	7.47	—	5.25	—	Schiessplatz	0,0	—	6.40	—	2.10	—	5.45

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (262J)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Unter Bezugnahme auf die diesseitige Bekanntmachung vom 10. November 1891 in Nr. 88 der Vereinszeitung — Inser. Nr. 2255 — bringen wir hiermit auf Wunsch der Direktion der Mährisch-Schlesischen Centralbahn zur allgemeinen Kenntniss, dass Wagenladungsgüter in Lobenstein nur unfrankirt und ohne Nachnahme, nach Lobenstein nur frankirt und ebenfalls ohne Nachnahme zum Transporte angenommen werden dürfen.

Berlin, den 10. Februar 1892. (263)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mit Wirkung vom 15. d. Mts. ab werden im Südwestdeutschen Verbande die Ausnahmetarife für geringwerthige Massengüter (Nr. 15 im Heft 1, Nr. VI im Heft 2, Nr. 15 im Heft 3 und Nr. 13 im Heft 4) ausgedehnt auf „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)."

Strassburg, den 3. Februar 1892. (264)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif Theil II — Heft 1 mit geänderten und neuen Frachtsätzen des Klassentarifs, geänderten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 1 Getreide etc. für M. Neustadt und Nr. 25 Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen, neuen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 39 A. Eisenerze etc. für Trzynietz, neuen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 39 C. Eisenerze und Eisenstein für mehrere Stationen, einen neuen Ausnahmetarif für Eichen- und Fichtenholzextrakt sowie für Kartoffeln in Kraft. Soweit im Verkehre mit Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Frachterhöhungen in Betracht kommen, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. April d. J. in Kraft.

Der Nachtrag V kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 1. Februar 1892. (265)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Für Sendungen der dem Spezialtarif III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs angehörenden Artikel in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, welche bei den Stationen der nördlichen Verbandsbahnen mit direkten Frachtbriefen nach jenseits Passau gelegenen Oesterreichischen Stationen aufgegeben werden und mangels direkter Frachtsätze in Passau zur Umkartirung kommen, wird der tarifmässige Frachtsatz nach Passau mit einer Ermässigung von 6 ₰ für 100 kg berechnet.

Magdeburg, den 8. Februar 1892. (266)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn. Am 10. d. Mts. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif der Nachtrag II in Kraft. Durch denselben kommen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags I zur Einführung. Ausserdem enthält der Nachtrag II eine Bestimmung, wonach — mit Gültigkeit vom 25. März d. J. — für die unter Ziffer 2 des Rohstofftarifs (Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben) genannten Güter, ausgenommen Porzellanerde, die Anwendung der bestehenden Ausnahmefrachtsätze von der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen abhängig gemacht wird.

Druckabzüge des Tarifnachtrags sind zum Preise von 5 ₰ das Stück durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Neuruppin, den 9. Februar 1892. (267)
Die Direktion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 8. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a (Holz) im Verkehre zwischen Falkenau-Hillemühl und Tannenberg einerseits und Potschappel andererseits, ferner zwischen Politz-Sandau einerseits und Leipzig (Dr. B.), Nossen, Potschappel und Schandau andererseits in Kraft. Dieselben gelten bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. und sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 5. Februar 1892. (268)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen von mehr als 10 000 kg Ladegewicht finden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab die im Oberschlesischen Kohlenverkehr bestehenden Massenfrachtsätze für Steinkohlen und Brikets bei gleichzeitiger Auflieferung:

a) von 60 000 bezw. 40 000 kg etc. nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
b) von 50 000 bezw. 30 000 kg etc. nach Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd für die Strecke Neu-Strelitz-Warnemünde,
c) von 30 000 kg etc. nach den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn (einschliesslich der früheren Güstrow-Plauer und Gnoien-Teterower Eisenbahn) und der Mecklenburgischen Südbahn nur noch Anwendung bei der Frachtberechnung nach dem Gesammtladegewicht der thatsächlich gestellten Wagen, sofern nicht die Berechnung nach dem wirklich verladenen Gewicht zu den Frachtsätzen und Bedingungen für Einzelsendungen von 10 000 kg eine billigere Fracht ergibt.

Die gleiche Frachtberechnung findet auf diejenigen Einzelwagenladungen Oberschlesischer Steinkohlen und Brikets, für welche die ermässigten Frachtsätze für Massensendungen des Theils II der betreffenden Ausnahmetarife nach Verfrachtung der vorgeschriebenen Jahresmindestmengen von 6, 5, 4 bezw. 3 Millionen Kilogramm beansprucht werden, bei der nachträglichen Gewährung des ermässigten Tarifs Anwendung.

Von dem gleichen Zeitpunkte ab werden diejenigen Ausnahmefrachtsätze nach dem vorbezeichneten Gebiet, deren Anwendung an die gleichzeitige Auflieferung von 60 000 oder 50 000 kg geknüpft ist, schon bei gleichzeitiger Aufgabe von 45 000 kg; diejenigen Frachtsätze, deren Anwendung an die gleichzeitige Auflieferung von 40 000 bezw. 30 000 kg geknüpft ist, aber schon bei gleichzeitiger Aufgabe von 35 000 bezw. 25 000 kg berechnet.

Auf Kokssendungen findet die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht bis auf weiteres keine Anwendung.

Breslau, den 9. Februar 1892. (269)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. V.)

Nr. 3. Jahrgang 1892. Berlin, am 13. Februar 1892

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	44	1	Kiste	?	—	169	1	Augsburg	Bayerische Stsb.	
2	A	1	2	Pack	leere Körbe	—	21	2	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
3	Æ & C	9657	1	Kiste	leer	—	15	3	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: 29/12. Constanz-Mainz.
4	ÆS	745	1	„	Wachholder	—	60,5	4	Augsburg	Bayerische Stsb.	
5	A H	—	2	Pack	gusseis. Kochtöpfe	—	54	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A L	2717 / 5424	2	Kisten	leer	—	55 / 70	6	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
7	A P	8	1	Korb	Blechkanne	—	4	7	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Bacharach / Mainz.
8	A P	—	1	Geb.	leer	—	?	8	Kiel	K. E.-D. Altona	
9	ÆR	210796	1	Kiste	leer	—	25	9	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
10	B	79	1	Fass	leer	—	33	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	B B	2796	1	Bierfass	leer	—	29	11	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
12	B G	6544	1	Kiste	—	—	91	12	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
13	B & S	9116	1	Packet	Glasflaschen	—	6,5	13	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
14	C G M	4787	1	Fass	Sauerkraut	—	52,5	14	Bruch	Rechtsrh. Köln	
15	C H F	—	1/8	Tonne	leer	—	19	15	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
	R B	—	1/8	„	leer	—					
16	C K	1351	1	Barrel	leer	—	32	16	Barmen	K E.-D. Elberfeld	
17	C R	7831	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	9.5	17	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
18	C S	37	1	Fass	leer	—	34	18	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
19	C Sch	541	1	Geb.	leer	—	?	19	Kiel	K. E.-D. Altona	
20	D	2	1	Kollo	Eisentheil	—	0,5	20	Marburg	K. E.-D. Hannover	
21	D H H C	1542	1	Geb.	leer	—	?	21	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Neumünster.
22	D H R	—	1	„	leer	—	?	22	„	„	
23	E D G	—	1	Sack	leere Säcke	—	28	23	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
24	E H	830	1	Kiste	Packtuch	—	26	24	Würzburg	„	Fürth bezettelt.
25	E N	10	1	„	?	—	82	25	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	bez.: Coburg-Rostock.
26	F B	120	1	Korb	Bergmannslampen	—	32	26	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
27	F B	294	1	—	Trottoirplatte	—	34	27	Dortmund B. M.	„	
28	F B	—	1	Fass	leer	—	20	28	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Berlin-Mainz.
29	F F	638	1	Kiste	leer	—	4	29	Dorsten B. M.	Rechtsrh. Köln	
30	F F	5231	1	„	leer	—	10	30	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
31	F F	1	1	Korb	Damenkleider und Wäsche		12	31	Wiesbaden T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	F P	1126/34	9	Lattenkisten	—	—	407	32	Posen	K. E.-D. Breslau	
33	F R	—	1	—	Rohr	—	5	33	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
34	G	2514	1	Korb	Blechkanne	—	3,5	34	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: Halle i/W., b. Schuppenrevision.
35	G	1440/1	2	Kisten	Cakes	—	30	35	Halle i. W.	K. E.-D. Hannover	
36	G	—	1	Bund	eis. Leisten	—	—	36	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
37	G H	—	1	Kiste	Gusseisenwaaren	—	19	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
38	G L	1181	1	Fass	leer	—	—	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Niederolm.
39	G ML	1882 / 1944	2	Ballons	leer	—	34,5	39	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
40	G V	—	2	Ballen	Hühnerfedern	—	212	40	München C. B.	Bayerische Stsb.	
41	G W	1290	1	Kiste	Holzpfeifen	—	72	41	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
42	H	I/III	3	Kolli	leere Körbe	—	37	42	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
43	H	—	4	„	Gusseisen	—	5	43	Niederlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	H A	11	1	Pack	4 Körbe —	25	44	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
45	H B	10	1	Koffer	? —	27	45	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
46	H B C	3856	1	Geb.	leer —	?	46	Kiel	K. E.-D. Altona	
47	H D	6146	1	Kiste	? —	165	47	Augsburg	Bayerische Stsb.	
48	HF	12809	1	Fass	leer —	4	48	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Ludwigsburg-Flonheim, alt.
49	H J	884	1	Kiste	? —	52	49	Eilg.-Abf. Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Dresden-Frankfurt a/M. St.
50	H R	21	1	Fass	leer —	22	50	Oberlahnstein	"	
51	H W	659	1	Kollo	Möbeln —	7	51	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
52	H W	1055	1	Kiste	leer —	8	52	"	"	
53	H W	1455	1	Geb.	leer —	?	53	Kiel	K. E.-D. Altona	
54	J B	1048	1	Fass	leer —	13	54	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Fliedenheim-Mainz.
55	J C	10560	1	Sack	Haselnüsse —	101	55	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
56	J C	6	1	Fass	leer —	32	56	Metz	Elsass-Lothring.	
57	J D	2042	1	Kiste	Feuerzeug —	29	57	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
58	J H R	53	1	Bierfass	leer —	32	58	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
59	J H S	—	2	Säcke	leere Säcke —	62	59	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
60	J K M	—	1	Kiste	Pfeifen u. Tabak —	7	60	Hayingen	Elsass-Lothring.	
61	J L	3682	1	Fass	Petroleum —	179	61	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
62	J L S	—	1	Ring	Eisendraht —	14,5	62	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
63	J S	7558 9578	2	Fässer	leer —	34	63	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
64	J W	6026	1	Kiste	leer —	15	64	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
65	K F	1555	1	Kollo	Gussräder —	21	65	Diedenhofen	Elsass-Lothring,	
66	K G St. B	13	1	—	Leine —	—	66	Augsburg	Bayerische Stsb.	
67	K	—	1	Kollo	Guss —	6	67	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Türkismühle-Mainz.
	H	—	2	Kolli		7				
68	K K	2602	1	Fass	leer —	22	68	"	"	bez.: Langenlonsheim-Mainz.
69	Kl	630	1	Kollo	Decke —	—	69	Karthaus	Linksrh. Köln	
70	L	75	1	Sack	alte leere Säcke —	17	70	Hannover	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
71	L	5295	1	Kiste	Käse und Cacao —	9	71	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
72	L v. L	2789	1	Cylinder	Kohlensäure —	57	72	Bamberg	Bayerische Stsb.	
73	L S	4241	1	Pack	eis. Hämmer —	19	73	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
74	M	—	1	"	3 l. Kisten —	7	74	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Ingolstadt-Mainz.
75	ML	11	1	Kiste	leer —	4	75	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
76	M N & Co.	6641	1	Fass	leer —	6	76	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Leipzig-Mainz.
77	N	379	1	Pack	Bretter —	23	77	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
78	N B	—	1	Sack	Cement —	30	78	Kettwig	K. E.-D. Elberfeld	
79	O K	—	1	Ballen	Gusseisenwaaren —	1	79	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
80	P ×	—	1	—	trockene Haut —	7	80	Meldorf	K. E.-D. Altona	
81	P L S	—	1	Kiste	fr. Fische —	110	81	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
82	R B	689	1	Bierfass	leer —	18	82	Barmen-Rittershs.	K. E.-D. Elberfeld	
83	S	—	1	Verschlag	Abortdeckel —	17	83	Gmünd	Württemberg. Stsb.	mit mechan. Verschluss.
84	S H	—	1	Kollo	Privatdecke —	20	84	Oswiecim	K. E.-D. Breslau	
85	Sp	2	1	—	eis. Zahnrad —	—	85	Forchheim	Bayerische Stsb.	
86	S S	5177	1	Kiste	leer —	3	86	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
87	S S	1239	1	—	eiserne Kette —	20	87	Hoyerswerda	K. E.-D. Erfurt	
88	S T	4393	1	Kiste	Glascylinder —	22	88	Luxemburg	Wilh. Luxemburgb.	
89	T	—	8	—	gusseis. Kochtöpfe	15	89	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
90	V G B G	4107	1	Bierfass	leer —	34	90	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
91	V H	27	2	Pack	neue Sprungfedern —	—	91	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
92	W	—	2	—	Ofengehäuse —	20	92	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
93	W	91 164 179	3	—	leere Kübel —	33	93	Schierstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
94	Z W	1/2	2	Theerfässer	leer —	37	94	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. — Mainz.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
95	T. v. Ahlen	622	1	Bierfass	leer —	16	95	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
96	St. Anna	—	1	Geb.	leer —	?	96	Kiel	K. E.-D. Altona	
97	Bayerische Kunstmühle Erlangen	—	1	Sack	Lumpen —	90	97	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
98	B M Börner & Melchior	1937	1	Korb	2 l. Blechbüchsen —	14	98	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Siegen-Mainz.
99	Boucker	—	1	—	eis. Ofendeckel —	9	99	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
100	Buer	5468	1	Pack	Teppich —	3	100	Buer	Rechtsrh. Köln	bez. Homburg v. d. H.-Frankfurt a/M. 463
101	Creosiers	—	1	„	Rosenkränze —	4	101	Sichem	Grand Central Belge	
102	J N Edeck	—	1	Koffer	? —	75	102	Frankfurt a/M. St. Gep.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	F A B Flensburg	6191	1	Geb.	leer —	?	103	Kiel	K. E.-D. Altona	Aufschr. Panoptikum.
104	Forstemann & Wittmann in Nordhausen	—	1	Fass	leer —	17	104	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a M.	
105	L F F G Frankfurt	8168	1	Kistchen	Dorschleberthran —	14	105	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
106	Germania	—	1	Geb.	leer —	?	106	Kiel	K. E.-D. Altona	
107	Hamburg	5548	1	„	leer —	?	107	„	„	
108	Harms	—	1	„	leer —	?	108	„	„	
109	Harms	8962 8394 9019 8484 7621	5	„	leer —	?	109	„	„	
110	Heide	45	1	„	leer —	?	110	„	„	
111	Helbing Wandsbek	1412	1	„	leer —	?	111	„	„	
112	Holstenbräu	—	4	„	leer —	?	112	„	„	
113	F Johannesthal	div.	10	Glaskisten	leer —	210	113	Wendisch-eschenbach	Bayerische Stsb.	
114	Leistbräu	3829	1	Geb.	leer —	?	114	Kiel	K. E.-D. Altona	
115	Magdeburg-Drackenstedt	52	1	—	Decke —	—	115	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	Neumünster	—	1	Oelfass	leer —	?	116	Kiel	K. E.-D. Altona	
117	Oesede	—	1	Kübel	Kreide —	22	117	Oesede	K. E.-D. Hannover	
			1	Kanne	Oel —	3,5				
118	A. Prokopp	—	1	Geb.	leer —	?	118	Kiel	K. E.-D. Altona	
119	Rance	4	1	—	Bindekette —	—	119	La Planche	Grand Central Belge	
120	C. Scheibel	—	1	Geb.	leer —	?	120	Kiel	K. E.-D. Altona	
121	E. Schirmer Kostheim	—	1	Kiste	Feuerzeug —	12	121	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
122	L. Schmidt	—	1	Geb.	leer —	—	122	Kiel	K. E.-D. Altona	
123	Volland	252	1	Bierfass	leer —	13	123	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
124	A. Wehmer	—	1	Kollo	Winkelmaass u. Reissbrett	3,5	124	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
125	A B Worms	—	2	Kolli	rohe Sophagestelle —	47	125	Worms	Hessische Ludwigsb.	
126	Zülpich W E	1032	1	—	Pflugschaar —	3	126	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
127	weisse	1	1	—	Ofentheil —	4	127	Leutsch	K. E.-D. Erfurt	
128	—	4	1	Blechkanne	leer —	1	128	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
129	(Gepäck)	16	1	Seemannssack	Effekten —	32	129	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck v. Göteborg.
130	—	18	1	Säckchen	Kartoffeln —	25	130	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	—	54 18	1	Stab	Reifeisen —	14,75	131	Kahl	Hessische Ludwigsb.	
132	—	57	1	Pack	Papier —	11,5	132	Bremen	K. E.-D. Hannover	
133	—	1219	1	Sack	Säcke —	36	133	Greussen	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Gebr. Conrad.
134	—	1335 8843 2899	3	Geb.	leer —	?	134	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr. Neumünster.
135	—	1664	1	Bierfass	leer	19	135	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	2052 34149 34156	3	Geb.	leer —	?	136	Kiel	K. E.-D. Altona	
137	—	5485	2	—	Ofentheile —	9	137	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
138	—	24279	1	Stück	Kesseltheil —	325	138	Brumath	Elsass-Lothring.	
139	—	28491 28516	2	Körbe	Wein —	—	139	Charleroi	Grand Central Belge	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
140	weisser Strich	—	2	—	gusseis. Töpfe —	4	140	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
141	—	—	1	Kollo	Ofenringe	9	141	Göttingen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
	2 weisse Striche	—	1	„	Deckel dazu					
142	—	1111 (roth)	1	Tafel	Wellblech —	12	142	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
143	weiss	—	1	—	Gasrohr —	14	143	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
144	DM	66	1	Kiste	leer —	5	144	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
145	S	831	1	Ballen	Matratze, Unterbett, Kissen usw.	23	145	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
146	W S	4476	1	Fass	Liqueur —	27	146	Dingolfing	Bayerische Stsb.	Dingolfing bezettelt.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
147	—	—	1	Bund	Bandeisen —	52	147	Radevormwald	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	1	Pack	Baumwolle —	26	148	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
149	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	203	149	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
150	—	—	1	Bund	Besenstiele —	15	150	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
151	—	—	1	Bierfass	leer —	25	151	Dortmund B. M.	„	
152	—	—	1	Pack	4 Bolzen —	6	152	„	„	
153	—	—	1	—	kiefernes Brett —	11	153	Wallhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	3,4 m lang, 32 cm breit, 2,5 „ stark.
154	—	—	13	—	defekte Bretter —	—	154	Blönsdorf	K. E.-D. Erfurt	
155	—	—	10	Stück	Bretter —	148	155	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	62	„	Bretter —	—	156	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
157	—	—	14	—	Buffer- und Nothkettentheile	—	157	Spandau L.	K. E.-D. Altona	
158	—	—	1	Rolle	Cocosmatte —	36	158	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
159	—	—	1	Decke	(ansch. Privatdecke)	—	159	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
160	—	—	1	—	Eisen zu einer Hemmschraube	2	160	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
161	—	—	1	Bund	4 Stangen Eisen —	10	161	„	„	
162	—	—	2	Stäbe	Eisen —	30	162	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
163	—	—	1	Stange	Eisen, 3,28 m lang —	10	163	Northeim	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
164	—	—	1	Stück	Eisenblech —	2,5	164	Wrist	K. E.-D. Altona	
165	—	—	1	—	rohe Eisenluppe —	103	165	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	—	1	—	Eisentheil zum Anziehen v. Eisendraht	31	166	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
167	—	—	1	Packet	Eisentheile zu Fenstergriffen	3,5	167	Eisenach	Werrabahn	
168	—	—	1	Fass	leer —	30	168	Hayingen	Elsass-Lothring.	
169	—	—	1	Strang	Feigen —	720 g	169	Bamberg	Bayerische Stsb.	
170	—	—	1	Korb	frische Fische —	26	170	Itzehoe	K. E.-D. Altona	
171	—	—	2	—	Gardinenstangen aus Eisen	2	171	Karthaus	Linksrh. Köln	
172	—	—	1	Beutel	Gewichte —	26	172	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	
173	—	—	2	—	Göpelklauen —	8	173	Posen	K. E.-D. Breslau	
174	—	—	1	—	Hahn aus Zinn —	1	174	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
175	—	—	1	—	gesalzene Haut —	22	175	München C. B.	Bayerische Stsb.	
176	—	—	2	—	Hebeisen	25	176	Rosenheim	„	
			1	—	Hammer					
177	—	—	1	Sack	Kaffee —	7	177	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	Korb	leer —	17	178	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
179	—	—	1	Bund	Körbe —	18	179	Strassburg	Elsass-Lothring.	
180	—	—	30	Kübel	leer (neu) —	369,5	180	Simbach	Bayerische Stsb.	
181	—	—	1	—	Kurbel zu einer Winde	1	181	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
182	—	—	2	—	alte Maschinentheile	71,5	182	Ratibor	„	
183	—	—	1	Bund	Mauerrohr —	13,5	183	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
184	—	—	4	Gbd.	Messingrohre —	—	184	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
185	—	—	2	Milchkannen	leer —	14	185	Berlin H.	K. E.-D. Altona	lackirt; mit rothgestreiftem Drillichüberzuge.
186	—	—	1	—	Nachtkästchen —	16	186	Schwabmünchen	Bayerische Stsb.	
187	—	—	2	—	eis. Ofenrahmen —	19	187	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
188	—	—	1	—	eis. Platte —	10	188	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
189	—	—	2	Kolli	Platten u. Walzeisen	46,5	189	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
190	—	—	2	—	Pumpentheile	9	190	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
			2	—	eis. Kugeln					
191	—	—	1	Pack	6 Raspel —	2	191	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
192	—	—	1	—	eis. Rohr —	28	192	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	—	Rohrstuhl —	5	193	Frankfurt a/M. St.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
194	—	—	1	Rost	(emballirt) —	5	194	Frankfurt a M.	Hessische Ludwigsb.	
195	—	—	1	Stück	Rundeisen —	39	195	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
196	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	81	196	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
197	—	—	1	Stange	Rundeisen —	8	197	Kattowitz	„	
198	—	—	1	Pack	leere Säcke (4 Stück)	4	198	München C. B.	Bayerische Stsb.	
199	—	—	2	„	leere Säcke —	34	199	Dortmund B. M.	Rechtsrh Köln	
200	—	—	1	—	Sandstein —	30	200	Hof	Bayerische Stsb.	
201	—	—	1	Fass	Sardellen —	46	201	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
202	—	—	1	—	Schalenwaage ohne Schale	5	202	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
203	—	—	1	Sack	eis. Schrauben u. Muttern	39	203	Aachen	Linksrh. Köln	
204	—	—	1	—	Schraubstock —	11	204	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
205	—	—	1	Kiste	Schubladen —	25	205	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
206	—	—	1	Sack	Sielenzeug —	10	206	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
207	—	—	1	—	Sofagestell —	—	207	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Pack	Speile —	3,5	208	Schwientochlowitz	K. E.-D. Breslau	
209	—	—	11	lose	eichene Stäbe —	27	209	Driesen Vord.	K. E.-D. Bromberg	b. Schuppenrevision.
210	—	—	1	—	Stange Stahl —	7,5	210	Hannover	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	2	—	Stahlsiebe —	2,5	211	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
212	—	—	1	Sack	Steinsalz —	50	212	Posen	„	
213	—	—	1	—	Tau —	—	213	Bremen	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1 2	— —	Tau — Leinen —	11,5	214	Bonn	Linksrh. Köln	
215	—	—	1	Bund	eis. Tonnenbänder —	24	215	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
216	—	—	1	Korb	leerer Topf —	19	216	Aerschot	Grand Central Belge	
217	—	—	1	Kollo	hölz. Trichter (grau) zur landw. Maschine	5	217	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
218	—	—	1	—	gusseis. Verbindungsstange nebst 2 Schrauben	—	218	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	—	1	—	eis. Wagenachse —	10	219	Bremen	K. E.-D. Hannover	
220	—	—	1	—	Wagenwinde —	—	220	Osnabrück	„	b. Schuppenrevision.
221	—	—	1	Beutel	Würfelzucker —	12,5	221	Sebaldsbrück	„	beschr. Verden oder Vechelde.
222	—	—	5	—	eis. Zahnräder —	8	222	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
223	—	—	1	—	gebr. Zugsstange —	—	223	Rosenheim	Bayerische Stsb.	Prag B. W. B. Nürnberg C. B. bezettelt.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Der ab 1. Februar bis 30. Juni d. J. von den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien findet von heute ab auch auf Sendungen nach den Stationen der Lübeck - Büchener Eisenbahn Anwendung.

Breslau, den 10. Februar 1892. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Zeit vom 10. Februar bis Ende Juni 1892 treten für Maissendungen aus Rumänien in Wagenladungen von 10000 kg ab Illowo nach Danzig und Neufahrwasser ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 6. Februar 1892. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Einführung anderweiter und neuer Ausnahmesätze für Kleie. Am 1. März d. J. kommen im Verkehre zwischen Wien und Vororten einerseits und verschiedenen Deutschen Stationen andererseits anderweite und neue Ausnahme-Frachtsätze für Kleie in Wagenladungen von 10000 kg zur Einführung.

Näheres über die Höhe dieser Sätze ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren.

Magdeburg, den 10. Februar 1892. (272)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 7 des Verbands - Gütertarifs (Baden-Saarbrücken) ist mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. der Nachtrag IV ausgegeben worden. Derselbe enthält theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Göttelborn, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Merchweiler, letztere erst gültig vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr; ferner Ergänzung der besonderen Frachtsätze rücksichtlich der nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffneten Stationen Saarhölzbach und Serrig und Ergänzungen der Ausnahmetarife f. i. für geringwerthige Massenartikel.

Soweit jedoch durch diesen Nachtrag für Station Göttelborn Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis Ende März 1892 in Kraft.

Karlsruhe, den 9. Februar 1892. (273)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von Mais in Wagenladungen von 10000 kg aus Rumänien über Mlawa-Illowo nach unseren Stationen treten mit sofortiger Gültigkeit für die Strecken ab Grenze (Illowo) ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, welche bei unseren Stationen, sowie bei uns zu erfahren sind.

Danzig, am 11. Februar 1892. (274J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Die nachbenannten, beim Schmelzen der Metalle und Verhütten der Erze als Neben- und Abfallerzeugnisse entstehenden Metallverbindungen sind in dem Ausnahmetarif „K“ für bestimmte Stückgüter des Niederländisch - Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehrs aufgenommen worden:

Bleiasche, Bleigekrätz, Zinnasche, Zinngekrätz, Zinkasche, Zinkstaub, Kupferasche (auch Kupferhammerschlag), Messingasche, Metallasche.

Dortmund, den 7. Februar 1892. (275)
Die Direktion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Wirkung vom 15. Februar d. J. erhält die in den Tarifheften Nr. 1 und 2 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband, sowie in den Heften Nr. 1—5 des Gütertarifs für den Südwestdeutschen Verband unter „Vorbemerkungen“ aufgeführte Bestimmung bezüglich der Anwendung der Frachtsätze für Diekirch folgende Fassung:

„Die Frachtsätze für die Station Diekirch finden nur insoweit Anwendung, als in dem bezüglichen Tarifhefte für den Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn Frachtsätze für die gleichen Stationsverbindungen nicht bestehen."

Ferner werden mit Wirkung vom gleichen Tage ab die Frachtsätze zwischen Diekirch P. H. B. einerseits und den Stationen Birresborn und Godesberg andererseits im Tarifheft Nr. 2 für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und der Prinz Heinrichbahn aufgehoben und findet die Güterabfertigung in diesen Stationsverbindungen lediglich zu den Frachtsätzen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Gütertarifs statt. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. April d. J. in Geltung.

Sodann treten mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. für den Verkehr mit Diekirch in dem vorerwähnten Tarifheft Nr. 2. sowie in den Tarifheften Nr. 7 und 9 des Tarifs mit der Prinz Heinrichbahn Frachtermässigungen ein, über welche bei den Tarifstationen nähere Auskunft zu erhalten ist.

Köln, den 8. Februar 1892. (276)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit von heute bis 30. Juni 1892 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais (Kukurutz) bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür von Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen nach einer Anzahl Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Kraft, welcher zum Preise von 0,50 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden kann.

Breslau, den 4. Februar 1892. (277)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Deutschen Verwaltungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Hinausgabe des Nachtrages I zum temporären Anhange zum Lokalgütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Februar 1892 tritt zum temporären Anhange des Lokalgütertarifes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Januar 1892 der Nachtrag I mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1892 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Getreide zum Bezuge für Mühlenetablissements zum Vermahlen.

Wien, am 1. Februar 1892. (278)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Vom 15. Februar 1892 ab tritt eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Goch und Brüssel über Boxtel-Roosendaal in Kraft.

Gennep, 8. Februar 1892. (279)

Die Direktion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1892 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3000 M.: Nr. 96 136 259 276 285 387 491 584 632 641 765 823 877 895 924 990.

à 1500 M.: Nr. 1104 1186 1195 1201 1208 1212 1257 1361 1386 1387 1597 1714 1743 1745 1940 2043 2091 2170 2190 2255 2262 2271 2308 2310 2328 2374 2471 2532 2600 2677 2748 2771 2826 2834 2917 2960 3026 3045 3092 3135 3186 3188 3203 3297 3319 3322 3341 3347 3359 3427 3433 3446 3453 3461.

à 300 M.: Nr. 3874 3928 3933 4060 4096 4137 4248 4257 4303 4328 4400 4414 4557 4588 4602 4738 4819 4836 5382 5499 5619 5628 5635 5661 5674 5829 5843 5908 6009 6052 6371 6415 6455 6855 6986 7125 7183 7185 7203 7446 7453 7454 7506 7618 7746 7801 7980 8011 8012 8137 8148 8174 8216 8490 8619 8640 8725 8726 8806 8854 8864 8893 8911 8929 8934 8960 9135 9151 9168 9191 9268 9410 9506 9757 9946 10043 10090 10137 10204 10332 10394 10478 10523 10566 10574 10579 10624 10665 10731 10746 10818 10915 10969 11009 11057 11093 11206 11331 11348 11512 11580 11611 11615 11633 11642 11790 11895 11903 12007 12230 12332 12360.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe II Nr. 16 bis 20 und Anweisung sind vom 1. April 1892 ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 8. Januar 1892. (280)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von 600 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885), 55 t Laschen, 5 t Laschenschrauben und 40 t Unterlagsplatten ist Termin auf Montag, den 29. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, im Büreau der unterzeichneten Direktion anberaumt. Bedingungen und Zeichnungen können in unserem Sekretariate eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem Eisenbahnsekretär Nier bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 8. Februar 1892. (281)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

8. Verkauf von Nebenprodukten.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Verkauf von Gasanstalts-Nebenprodukten. Zum Verkauf der in den diesseitigen Gasanstalten und zwar: der Steinkohlengasanstalt Breslau Oberschlesischer Bahnhof, der Fettgasanstalten Breslau Oberschlesischer Bahnhof, Obernigk, Kosel-Kandrzin, Morgenroth und Posen angesammelten Nebenprodukte ist Termin auf den 23. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Vertragsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst, Zimmer 33, zur Einsicht aus, dieselben können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 5. Februar 1892. (282)

Materialienbüreau.

9. Verkauf ausrangirter Lokomotiven.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 13 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 22. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das maschinentechnische Büreau Berlin W., Königgrätzerstrasse 132, einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in baar, oder 50 ₰ in 10-Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. März 1892.

Berlin, den 3. Februar 1892. (283MG)

Maschinentechnisches Büreau.

Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Soeben ist erschienen:

Die

Londoner Untergrundbahnen.

Von

L. Troske,

Königlichem Regierungsbaumeister.

Mit 2 lithographirten Tafeln und 156 in den Text gedruckten Abbildungen.

(Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure.)

Kart. Preis M. 10,—.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 14. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Februar 1892.

Inhalt:

Kartographische Darstellung d. Güterbewegungsstatistik.
III. Weizen und Spelz.
IV. Roggen.
V. Mehl.
Vereins-Mittheilungen:
Entwurf eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein - Verzeichnisses.
Vereins-Betriebsreglement.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Aus dem Reichstage.
Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.
Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
Unfälle im Monat Dezember 1891.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Arbeiterausschüsse.
Fahrkartenprüfung an den Ausgängen der Bahnsteige.
Breslauer Strasseneisenbahn-Gesellschaft.
Coblenzer Strassenbahngesellschaft.
Döbelner Strassenbahn.
Kohlenzufuhr nach Berlin.
Die Hamburg - Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft.
Aus Sachsen:
Verkehrs- und Winterhafen bei Dresden.
Aus Frankreich:
Aenderung der Diensteintheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.
Die Pariser Stadtbahn.
Der Landes-Eisenbahnrath.
Beistellung der Güterwagen zur Selbstbeladung.
Aus Asien:
Indien. Ceylon. Siam.
Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts:
Erkenntniss vom 13/5. 1891.
Personalnachrichten:
Hessische Ludwigsbahn:
Geheimer Baurath Kramer †.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Be- und Entladefristen.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Fortsetzung aus Nr. 12.)

III. Weizen und Spelz.

Das III. Kartenblatt behandelt die Artikel **Weizen** und **Spelz**, für welche das Ernteergebniss im Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) diesmal eine Zunahme von 651 650 t = 19,6 % gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres nachweist. Von dieser Zunahme kommen auf Preussen 182 538 t, auf Bayern 125 335 t, auf Sachsen 31 548 t, auf Württemberg 139 053 t, auf Baden 46 817 t, auf Elsass-Lothringen 74 277 t, auf die übrigen Deutschen Staaten 59 305 t, während bei Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz eine Abnahme von 6 223 t zu verzeichnen ist.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890) betrug 672 344 t, d. i. gegen das Vorjahr 155 630 t mehr und die Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Zollgebiets nur 206 t, d. i. gegen das Vorjahr 570 t weniger. Bei der Einfuhr waren hauptsächlich Russland mit 370 658 t (1889: 299 453 t), Oesterreich-Ungarn mit 111 173 t (1889: 134 327 t), Rumänien mit 61 800 t (1889: 25 480 t) und die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 51 989 t (1889: 2 388 t) betheiligt.

Die Beförderung von Weizen und Spelz auf den Eisenbahnen im Deutschen Reiche einschl. der Bahneinfuhr aus dem Auslande betrug 2 047 302 t, d. i. 44 120 t weniger gegen die Ziffer des Vorjahres.

Die nachstehende Uebersicht ergibt, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reichs und des Auslandes im Versand bezw. Empfang im Jahre 1890 betheiligt waren. Da in dieser Uebersicht diejenige Eintheilung der (11) Verkehrsgebiete angenommen wurde, welche, wie schon in der Einleitung bemerkt worden ist, für die diesjährige Bearbeitung des Kartenwerks auch für den Artikel Weizen maassgebend gewesen ist, so ist ein Vergleich mit den früheren (5) Verkehrsgebieten für den Versand und Empfang des Vorjahres nicht angängig.

Bezeichnung der Verkehrsgebiete	Versand			Empfang		
	nach den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs	nach dem Auslande	Summe	aus den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs	aus dem Auslande	Summe
	t	t	t	t	t	t
Deutschland:						
1. Nordost-[1])	188 132	—	188 132	88 593	943	89 536
2. Nord-[2])	281 676	—	281 676	227 561	—	227 561
3. Nordwest-[3])	148 010	—	148 010	132 735	311	133 046
4. Südost-[4])	98 587	—	98 587	109 553	10 509	120 062
5. Mittel-[5])	254 100	—	254 100	312 283	27 268	339 551
6. West-[6])	194 784	3 410	198 194	220 525	6 634	227 159
7. Südwest-[7])	330 082	39 787	369 869	395 818	14 185	410 003
8. Bayern[8])	220 483	35 867	256 350	168 209	36 028	204 237
9. Ost- u. Westpreussische Häfen[9])	17 934	—	17 934	63 747	107 741	171 488
10. Mecklenb. u. Pommersche Häfen[10])	15 267	—	15 267	30 970	—	30 970
11. Elb-, Weser- und Emshäfen[11])	14 108	—	14 108	13 169	—	13 169
Summe	1 763 163	79 064	1 842 227	1 763 163	203 619	1 966 782
12. Ausland	203 619	—	203 619	79 064	—	79 064
Gesammtsumme	1 966 782	79 064	2 045 846	1 842 227	203 619	2 045 846

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

Verkehrsgebiet	% Versand	% Empfang	Verkehrsgebiet	% Versand	% Empfang
1. Nordostdeutschland	9,2	4,4	10. Mecklenb. und Pomm. Häfen	0,7	1,5
2. Norddeutschland	13,7	11,1	11. Elb-, Weser- und Emshäfen	0,7	0,6
3. Nordwestdeutschland	7,2	6,5	12. Ausland	9,9	3,9
4. Südostdeutschland	4,8	5,9	davon kommen auf:		
5. Mitteldeutschland	12,5	16,6	Preussen	51,8	54,4
6. Westdeutschland	9,7	11,1	Sachsen	4,2	9,0
7. Südwestdeutschland	18,1	20,0	Bayern[13])	13,0	11,8
8. Bayern[12])	12,5	10,0	Mecklenburg	3,4	2,7
9. Ost- und Westpreuss. Häfen	0,9	8,4	Grossh. Hessen	0,5	0,8
			Baden[14])	13,5	6,6
			Württemberg	1,7	7,0
			Elsass-Lothringen	1,9	3,8

Von den Orten, welche grössere Mengen

a) im Versand

aufweisen, sind zu nennen:

Mannheim	mit 203 658 t	Glogau	mit 5 707 t
Duisburg, Hafen	„ 52 498 „	Inowrazlaw	„ 5 230 „
Ludwigshafen	„ 32 816 „	Stallupönen	„ 5 037 „
Ruhrort, Hafen	„ 12 521 „	Neuss	„ 5 019 „
Köln	„ 11 677 „	Culmsee	„ 4 918 „
Frankfurt a/M.	„ 9 662 „	Schönsee	„ 4 866 „
Heilbronn	„ 7 924 „	Strehlen	„ 4 813 „
Merseburg	„ 7 387 „	Lübeck	„ 4 497 „
Berlin	„ 6 935 „	Hamburg	„ 3 984 „
Posen	„ 6 453 „	Naumburg	„ 3 897 „
Magdeburg	„ 5 738 „	Konstanz	„ 3 606 „

während als solche

b) im Empfang

die Stationen:

Danzig	mit 54 452 t	Münster	mit 15 109 t
Hameln	„ 24 126 „	Posen	„ 14 591 „
Breslau	„ 23 004 „	Dessau	„ 13 329 „
Magdeburg	„ 21 275 „	Basel	„ 12 652 „
Königsberg i. Pr.	„ 21 186 „	Neustadt a. H.	„ 11 878 „
Halle	„ 19 904 „	Neuss	„ 11 753 „
Berlin	„ 18 640 „	Strassburg i. Els.	„ 8 172 „

nachgewiesen werden.

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen (im Eingang, Durchgang und Ausgang) geben die folgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Eingang und Ausgang, auf der tabellarischen Uebersicht im Durchgang) von 2000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete:

der Memel mit dem Kurischen Haff	an 3 Stationen	im Durchgang		9 043 t
des Pregels mit dem Frischen Haff	„ 2 „	„ Eingang		20 496 „
	„ 1 Station	„ Durchgang		4 730 „
	„ 1 „	„ Ausgang		12 454 „
der Weichsel	„ 3 Stationen	„ Durchgang		50 199 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 1 Station	„ Eingang		3 627 „
	„ 2 Stationen	„ Durchgang		5 190 „
„ Elbe	„ 5 „	„ Eingang		71 292 „
	„ 4 „	„ Durchgang		46 845 „
	„ 3 „	„ Ausgang		32 628 „
„ Weser	„ 2 „	„ Durchgang		10 020 „
	„ 1 Station	„ Ausgang		4 116 „
des Rheins	„ 12 Stationen	„ Eingang		414 036 „
	„ 2 „	„ Durchgang		407 179 „
	„ 1 Station	„ Ausgang		2 909 „
„ Bodensees	„ 1 „	„ „		46 963 „
der Donau	„ 2 Stationen	„ Eingang		159 618 „
	„ 1 Station	„ Durchgang		163 169 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 71 439 t

davon		mit	
in Lübeck	7 312 t	9 193 t	aus Deutschen Häfen,
„ Kiel	6 103 „	37 326 „	„ Russland,
„ Altona	4 426 „	8 771 „	„ Rumänien,
„ Hamburg	49 148 „	2 200 „	„ der Türkei,
„ Geestemünde	4 450 „	11 762 „	„ Amerika;

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 167 575 t

davon		mit	
		37 820 t	nach Deutschen Häfen,
		22 616 „	„ Dänemark,
in Pillau	103 970 t	4 162 „	„ Belgien,
„ Danzig	51 385 „	3 403 „	„ Frankreich,
„ Stettin	12 220 „	53 595 „	„ Grossbritannien,
		20 455 „	„ den Niederlanden,
		20 251 „	„ Schweden,
		3 128 „	„ Norwegen.

[1]) Provinzen Ost- und Westpreussen (mit Ausschluss der Häfen [Anm. 9]); Provinz Posen. — [2]) Provinz Pommern (mit Ausschluss der Häfen [Anm. 10]); Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz (mit Ausschluss der Häfen [Anm. 10]); Berlin; Provinz Brandenburg; Regierungsbezirke Magdeburg und Herzogthum Anhalt. — [3]) Provinz Schleswig-Holstein mit dem Fürstenthum Lübeck (mit Ausschluss der Häfen [Anm. 10 u. 11]); Provinz Hannover und Kreis Rinteln des Regierungsbezirks Cassel, sowie das Herzogthum Braunschweig und das Grossherzogthum Oldenburg (mit Ausschluss der Häfen [Anm. 11]); Fürstenthum Schaumburg-Lippe und von dem Fürstenthum Waldeck der Kreis Pyrmont. — [4]) Regierungsbezirke Oppeln; Stadt Breslau; Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz. — [5]) Regierungsbezirke Merseburg und Erfurt, Kreis Schmalkalden des Regierungsbezirks Cassel und die Thüringischen Staaten; Königreich Sachsen; Provinz Hessen-Nassau (mit Ausschluss des Kreises Rinteln und Schmalkalden), Kreis Wetzlar, sowie die Provinz Oberhessen. — [6]) Ruhrrevier; Provinz Westfalen und die Fürstenthümer Lippe-Detmold und Waldeck (Arolsen); Rheinprovinz und das Fürstenthum Birkenfeld; Saarrevier von Neunkirchen bis Trier; Rheinhafenstationen: Duisburg, Hochfeld, Ruhrort. — [7]) Lothringen; Elsass; Bayerische Pfalz; Grossherzogthum Hessen (ausschl. Oberhessen); Grossherzogthum Baden; Mannheim und Ludwigshafen; Königreich Württemberg sowie die Hohenzollernschen Lande. — [8]) Königreich Bayern. — [9]) Ost- und Westpreussische Häfen: Memel, Pillau, Königsberg, Elbing, Danzig und Neufahrwasser. — [10]) Pommersche Häfen: Stolpmünde, Rügenwalde, Colberg, Stettin, Swinemünde, Wolgast und Stralsund; die Häfen: Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde. — [11]) Die Elbhäfen: Hamburg, Altona, Glückstadt, Harburg, Stade, Cuxhaven; die Weserhäfen: Bremen, Vegesack, Geestemünde, Bremerhafen, Nordenham, Bracke und Elsfleth; die Emshäfen: Emden, Leer und Papenburg. — [12]) ausschl. Rheinpfalz. — [13]) einschl. Rheinpfalz. — [14]) einschl. Ludwigshafen.

IV. Roggen.

Das Erntejahr (vom 1. Juli bis 30. Juni) hat für den auf dem IV. Kartenblatte behandelten Artikel **Roggen** diesmal eine Zunahme von 504 505 t = 8,6 % gegen das Vorjahr ergeben. Von dieser Zunahme kommen auf

Preussen	230 241 t	Baden	9 551 t
Bayern	154 676 „	Elsass-Lothringen	9 971 „
Sachsen	28 879 „	die übrigen Deutschen Staaten	57 821 „
Württemberg	13 482 „		

während eine Abnahme von 116 t auf Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz kommen.

Die Einfuhr in den freien Verkehr des Zollgebiets (für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1890) betrug 876 214 t d. i. 183 282 t = 17,3 % und die Ausfuhr (119 t) 90 % gegen das Vorjahr weniger. — Bei der Einfuhr war das Ausland und zwar Russland mit 746 330 t (1889: 911 468 t), die Niederlande mit 27 343 t (1889: 38 878 t), Rumänien mit 23 703 t (1889: 31 982 t), Belgien mit 14 862 t (1889: 22 119 t), Frankreich mit 6 379 t (1889: 4 208 t), Oesterreich-Ungarn mit 8 708 t (1889: 16 055 t) und die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 20 924 t (1889: 5 012 t) betheiligt.

Aus der nachfolgenden Uebersicht ist zu ersehen, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reichs und des Auslandes im Versand bezw. im Empfang im Jahre 1890 betheiligt waren:

Bezeichnung der Verkehrsgebiete[1])	Versand: nach den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs t	Versand: nach dem Auslande t	Versand: Summe t	Empfang: aus den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs t	Empfang: aus dem Auslandsverkehr t	Empfang: Summe t
Deutschland:						
1. Nordost- . .	236 111	—	236 111	94 931	3 741	98 672
2. Nord- . . .	265 451	—	265 451	200 436	—	200 436
3. Nordwest- .	57 293	—	57 293	87 649	430	88 079
4. Südost- . .	58 536	—	58 536	76 891	54 255	131 146
5. Mittel- . . .	237 906	104	238 010	306 222	1 672	307 894
6. West- . . .	198 983	—	198 983	191 153	11 220	202 373
7. Südwest- . .	69 022	939	69 961	124 408	2 546	126 954
8. Bayern . . .	47 732	—	47 732	139 740	1 879	141 619
9. Ost- u. Westpreuss. Häfen	4 974	—	4 974	15 829	25 856	41 685
10. Mecklenb. u. Pommersche Häfen . .	33 888	—	33 888	9 214	—	9 214
11. Elb-, Weser- u. Emshäfen	49 624	—	49 624	13 047	—	13 047
Summe	1 259 520	1 043	1 260 563	1 259 520	101 599	1 361 119
12. Ausland . .	101 599	—	101 599	1 043	—	1 043
Gesammtsumme	1 361 119	1 043	1 362 162	1 260 563	101 599	1 362 162

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hiernach folgendes:

Verkehrsgebiet	Versand %	Empfang %	Verkehrsgebiet	Versand %	Empfang %
1. Nordostdeutschland	17,3	7,2	10. Mecklenb. und Pommer. Häfen .	2,5	1,6
2. Norddeutschland	19,5	14,8	11. Elb-, Weser- und Emshäfen . . .	3,7	1,1
3. Nordwestdeutschland . .	4,2	9,4	12. Ausland	7,5	0,1
4. Südostdeutschland	4,3	13,0	davon kommen auf:		
5. Mitteldeutschland	17,5	23,7	Preussen	66,6	73,4
6. Westdeutschland	14,6	15,1	Sachsen	12,2	15,6
7. Südwestdeutschland	5,1	5,0	Bayern[3])	4	4,7
8. Bayern[2])	3,5	3,7	Mecklenburg . .	4,8	2,2
9. Ost- und Westpreuss. Häfen .	0,3	5,3	Grossh. Hessen .	1,3	1,3
			Baden[4])	2,2	1,4
			Württemberg . .	0,6	0,3
			Elsass-Lothringen	0,8	1,0

[1]) Vergl. die Anmerkungen [1]—[11]) auf Seite 144. [2]) ausschl. Rheinpfalz. [3]) einschl. Rheinpfalz. [4]) einschl. Ludwigshafen.

Von den Orten, welche grössere Mengen im Versand bezw. Empfang aufweisen, sind hervorzuheben und zwar:

a) im Versand:

Duisburg, Hafen .	mit 64 080 t	Frankfurt a. M. .	mit 13 666 t
Sosnowice . . .	„ 33 339 „	Lübeck	„ 12 544 „
Ruhrort, Hafen .	„ 31 886 „	Berlin	„ 12 060 „
Magdeburg . . .	„ 22 867 „	Stettin	„ 11 611 „
Nordenham . . .	„ 20 807 „	Köln	„ 11 430 „
Mannheim . . .	„ 17 939 „	Wallwitzhafen . .	„ 9 942 „
Posen	„ 17 314 „	Uerdingen . . .	„ 8 206 „

b) im Empfang:

Berlin	mit 54 674 t	Danzig	mit 13 211 t
Breslau	„ 44 264 „	Kattowitz	„ 12 100 „
Posen	„ 27 172 „	Nordstemmen . .	„ 11 405 „
Königsberg i. Pr.	„ 19 571 „	Stettin	„ 8 469 „

Der Umfang des (Ein-, Durch- und Ausgangs-) Verkehrs auf den Deutschen Strömen gestaltete sich wie nachstehend angegeben. Es wird hierbei bemerkt, dass bei den einzelnen Schiffsstationen (auf der Karte im Ein- und Ausgang, in der tabellarischen Uebersicht im Durchgang) nur Gewichtsmengen von 3 000 t und mehr nachgewiesen worden sind.

Es wurden befördert im Stromgebiete

des Pregels	an 1 Station	im Durchgang . .	3 389 t
der Weichsel	„ 1 „	„ „ . .	3 431 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 1 „	„ Eingang . . .	3 245 „
	„ 2 Stationen	„ Durchgang . .	14 150 „
„ Elbe	„ 5 „	„ Eingang . . .	200 054 „
	„ 8 „	„ Durchgang . .	394 351 „
	„ 1 Station	„ Ausgang . . .	25 327 „
„ Weser	„ 2 Stationen	„ Durchgang . .	23 300 „
	„ 1 Station	„ Ausgang . . .	17 157 „
„ Ems	„ 1 „	„ „ . . .	6 204 „
des Rheins	„ 11 Stationen	„ Eingang . . .	251 515 „
	„ 3 „	„ Durchgang . .	288 891 „
der Donau	„ 1 Station	„ „ . .	16 938 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 425 357 t

davon		mit	
in Swinemünde . .	3 380 t		
„ Stettin	64 466 „	32 049 t	aus Deutschen Häfen,
„ Lübeck	11 723 „	335 713 „	„ Russland,
„ Altona	108 818 „	29 233 „	„ Rumänien,
„ Hamburg . . .	205 345 „	12 997 „	„ der Türkei,
„ Bremen . . .	16 021 „	13 899 „	„ Amerika;
„ Geestemünde . .	15 604 „		

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 48 189 t

davon		mit	
		25 255 t	nach Deutschen Häfen,
		5 453 „	„ Dänemark,
in Pillau	39 833 t	1 218 „	„ den Niederlanden,
„ Danzig	8 356 „	3 517 „	„ Grossbritannien,
		3 229 „	„ Schweden,
		8 258 „	„ Norwegen.

V. Mehl.

Das V. Blatt bringt die Beförderung des Artikels **Mehl** (einschl. **Mühlenfabrikate** und **Kleie**) zur Anschauung. Da statistische Nachweise über die Mehlproduktion nicht vorliegen, so gelangen wir sogleich zur Besprechung der Angaben über die Beförderung dieser Artikel auf den Eisenbahnen, den Deutschen Strömen, sowie über die Ein- und Ausfuhr in die bezw. aus den Deutschen Seeplätzen.

Bezüglich der Bahnbeförderung ergibt sich gegen das Vorjahr eine Zunahme von 13 557 t = 0,6 %.

In welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reichs bezw. des Auslandes im Versand bezw. Empfang betheiligt sind, ist aus der nachstehenden Uebersicht zu entnehmen.

Bezeichnung der Verkehrsgebiete[1])	Versand: nach den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs t	Versand: nach dem Auslande t	Versand: Summe t	Empfang: aus den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs t	Empfang: aus dem Auslande t	Empfang: Summe t
Deutschland:						
1. Nordost- . . .	161 070	—	161 070	156 331	49 934	206 265
2. Nord- . . .	368 986	—	368 986	323 481	3 888	327 369
3. Nordwest- .	227 935	15 186	243 121	179 417	559	179 976
4. Südost- . . .	163 940	190	164 130	123 749	49 345	173 094
5. Mittel- . . .	465 890	176	466 066	522 528	9 367	531 895
6. West- . . .	274 807	4 235	279 042	332 410	29 937	362 347
7. Südwest- . .	255 835	4 128	259 963	272 336	12 488	284 824
8. Bayern . . .	122 315	2 604	124 919	171 775	2 978	174 753
9. Ost- u. Westpreuss. Häfen	25 454	—	25 454	25 574	54 984	80 558
10. Mecklenb. u. Pommersche Häfen . . .	55 133	293	55 426	17 504	126	17 630
11. Elb-, Weser-, Emshäfen . .	51 605	1 058	52 663	47 865	580	48 445
Summe	2 172 970	27 870	2 200 840	2 172 970	214 186	2 387 156
12. Ausland . . .	214 186	—	214 186	27 870	—	27 870
Gesammtsumme	2 387 156	27 870	2 415 026	2 200 840	214 186	2 415 026

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ausgedrückt, ergibt sich hieraus folgendes:

Verkehrsgebiet	Versand %	Empfang %	Verkehrsgebiet	Versand %	Empfang %
1. Nordostdeutschland	6,6	8,5	10. Mecklenb. und Pommer. Häfen .	2,3	0,7
2. Norddeutschland	15,2	13,5	11. Elb-, Weser- und Emshäfen . . .	2,2	2,0
3. Nordwestdeutschland . .	10,1	7,4	12. Ausland	8,9	1,2
4. Südostdeutschland	6,8	7,2	davon kommen auf:		
5. Mitteldeutschland	19,3	22,0	Preussen	61,3	68,4
6. Westdeutschland	11,5	15,0	Sachsen	11,0	10,7
7. Südwestdeutschland	10,8	11,8	Bayern[3])	6,2	8,9
8. Bayern[2])	5,2	7,3	Mecklenburg . .	2,8	0,8
9. Ost- und Westpreuss. Häfen .	1,1	3,4	Grossh. Hessen .	1,3	2,6
			Baden[4])	4,3	2,4
			Württemberg . .	2,7	2,5
			Elsass-Lothringen	1,4	2,6

Von den Orten, bei welchen grössere Mengen angegeben sind, werden hervorzuheben sein

a) im Versand:

Berlin	mit 75 393 t	Danzig	mit 16 486 t
Hameln	„ 45 556 „	Northeim . . .	„ 15 808 „
Magdeburg . . .	„ 41 792 „	Posen	„ 15 608 „
Thorn	„ 35 151 „	Hildesheim . . .	„ 15 453 „
Breslau	„ 26 167 „	Münster i. W. .	„ 15 174 „
Witten B. M. . .	„ 26 033 „	Nordstemmen . .	„ 13 594 „
Neuss	„ 25 101 „	Kiel	„ 12 802 „
Duisburg, Hafen	„ 25 062 „	Neustadt a. H. .	„ 12 394 „
Ludwigshafen. .	„ 21 085 „	Hamburg . . .	„ 11 992 „
Stettin	„ 20 270 „	Dessau	„ 11 529 „
Halle	„ 20 073 „	Altona-Ottensen .	„ 10 879 „
Mannheim . . .	„ 17 578 „	Löhnberg . . .	„ 10 062 „

b) im Empfang:

Berlin	mit 72 968 t	Posen	mit 14 599 t
Danzig	„ 42 381 „	Chemnitz	„ 13 967 „
Breslau	„ 24 758 „	Altona-Ottensen .	„ 13 270 „
Thorn	„ 24 425 „	Magdeburg . . .	„ 11 950 „
Hannover . . .	„ 21 208 „	Kassel	„ 10 558 „
Hamburg . . .	„ 15 411 „	Königsberg i. Pr.	„ 10 299 „

Die Einfuhr (15 871 t) in den freien Verkehr des Zollgebiets, an welcher hauptsächlich Oesterreich-Ungarn mit 13 628 t (1889: 13 458 t) und Frankreich mit 1 352 t (1889: 1 386 t) betheiligt ist, zeigt gegen das Vorjahr nur eine Zunahme von 186 t, während in der Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Zollgebiets (121 316 t) eine Abnahme von 28 355 t zu verzeichnen ist. Diese Ausfuhr brachte 26 254 (1889: 39 837) t nach Grossbritannien, 24 757 (1889: 22 368) t nach Norwegen, 23 271 (1889: 25 533) t nach den Niederlanden, 14 134 (1889: 21 193) t nach Schweden; während der Rest auf Dänemark, die Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Russland, Belgien, Spanien und Frankreich entfällt.

Ueber den Verkehr auf den Deutschen Strömen geben die nachfolgenden Ziffern Aufschluss, wobei zu bemerken ist, dass auf der Karte bezw. in der in tabellarischer Form gegebenen Uebersicht Gewichtsmengen nur von 2 000 t und darüber nachgewiesen sind. Es wurden befördert im Stromgebiete

des Pregels	an	1	Station	im Eingang . . .	5 620 t
der Passarge und des Elbingstromes	„	1	„	„ Durchgang . .	2 302 „
„ Weichsel	„	1	„	„ Eingang . . .	5 757 „
	„	2	Stationen	„ Durchgang . .	13 223 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„	2	„	„ „ . . .	34 010 „
	„	2	„	„ Ausgang . . .	35 283 „
„ Elbe	„	4	„	„ Eingang . . .	142 955 „
	„	9	„	„ Durchgang . .	202 506 „
	„	4	„	„ Ausgang . . .	45 262 „
„ Weser	„	1	Station	„ Eingang . . .	3 038 „
	„	1	„	„ Durchgang . .	8 290 „
des Rheins	„	9	Stationen	„ Eingang . . .	64 119 „
	„	1	Station	„ Durchgang . .	43 752 „
	„	6	Stationen	„ Ausgang . . .	23 112 „
„ Bodensees	„	1	Station	„ „ . . .	3 767 „
der Donau	„	2	Stationen	„ Eingang . . .	7 935 „
	„	1	Station	„ Durchgang . .	8 110 „

Im überseeischen Verkehr der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 69 381 t

davon		mit	
in Stettin	29 002 t	23 959 t	aus Deutschen Häfen,
„ Lübeck	3 019 „	7 392 „	„ Russland,
„ Kiel	1 649 „	5 426 „	„ Norwegen,
„ Hamburg	26 572 „	1 920 „	„ Schweden,
„ Bremen	9 139 „	12 873 „	„ Grossbritannien,
		2 158 „	„ Italien,
		2 797 „	„ anderen fremden Ländern,
		3 287 „	„ dem übrigen Europa,
		2 213 „	„ Asien,
		4 227 „	„ Amerika;

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 212 192 t

davon		mit	
in Pillau	14 870 t	52 197 t	nach Deutschen Häfen,
„ Danzig	56 215 „	10 225 „	„ Belgien,
„ Stettin	32 000 „	2 454 „	„ Frankreich,
„ Lübeck	2 160 „	31 883 „	„ den Niederlanden,
„ Kiel	6 323 „	25 130 „	„ Dänemark,
„ Altona	2 741 „	38 619 „	„ Grossbritannien,
„ Hamburg	94 823 „	20 302 „	„ Schweden,
„ Bremen	3 060 „	21 307 „	„ Norwegen,
		6 231 „	„ anderen fremden Ländern.

(Schluss folgt.)

[1]) Vergl. die Anmerkungen [1]—[11]) auf Seite 144. [2]) ausschl. Rheinpfalz. [3]) einschl. Rheinpfalz. [4]) einschl. Ludwigshafen.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Entwurf eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses, gültig vom 1. Mai 1892 ab. Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen den Entwurf je eines neuen — vom 1. Mai d. J. ab gültigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses in zwei Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen.

Das Prüfungsergebniss ist unter Rückgabe je eines Exemplars dieser Drucksachen noch vor dem 15. März d. J. der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Aenderungen, welche nach dem 15. März (Abends) eingehen, können unter keinen Umständen mehr bei der endgültigen Drucklegung berücksichtigt werden.

Vereins-Betriebsreglement. Zum Betriebsreglement des Vereins ist von der geschäftsführenden Verwaltung der V. Nachtrag herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin) ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins neu herausgegeben worden; durch dasselbe wird das im Juli 1886 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer nebst Nachtrag aufgehoben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 5,590 km lange Strecke Wasserbillig-Grevenmacher der Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft, welche am 25. November v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 294 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 325 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 331 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 12. d. Mts.)

Nr. 366 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 379 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 385 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 391 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, sowie die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 428 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Rumänische Staatsbahn, betreffend Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 434 vom 13. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, der Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

In der Sitzung vom 10. d. Mts. gelangte der Etat für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in zweiter Lesung zur Berathung. Der Etat schliesst ab in Einnahme mit 55 639 000 ℳ, mehr gegen das Vorjahr 677 000 ℳ. Die Ausgaben für die Centralverwaltung betragen 83 200 ℳ, die für die Betriebsverwaltung 35 731 000 ℳ, zusammen 35 814 200 ℳ. Der Ueberschuss beläuft sich auf 19 824 800 ℳ. An einmaligen Ausgaben werden 14 358 500 ℳ gefordert.

Der Referent Abg. Dr. Hammacher theilte mit, dass die Budgetkommission die unveränderte Genehmigung der Einnahmen und der ordentlichen Ausgaben beantrage. In der Kommission sei die Nothwendigkeit einer Reform des Personen- und Gütertarifwesens hervorgehoben worden. Die von dem Preussischen Eisenbahnminister, welcher sich an der Debatte betheiligte, gegebene Antwort sei leider eine zur Zeit ablehnende und nur insofern befriedigende, als auch er die Nothwendigkeit der Reform anerkannt habe. Der Minister habe hervorgehoben, dass er ein entschiedener Gegner einer radikalen Tarifreform für den Personenverkehr sei und dass er insbesondere den Engel-Perrot'schen Zonentarif aufs Entschiedenste verwerfe. Wie sehr er die Nothwendigkeit einer Reform des Personentarifs bei den Preussischen Staatsbahnen anerkenne, beweise die Thatsache, dass er für den Nahverkehr eine Herabsetzung für die Tarife angeordnet habe. Einer Herabsetzung des Tarifs für den Fernverkehr ständen aber erhebliche finanzielle Bedenken entgegen. Die dritte Zone von 51—100 km Entfernung werde nur von 6,8 % sämmtlicher Fahrgäste benutzt, während die Einnahmen aus diesem Verkehr 62,6 % sämmtlicher Einnahmen repräsentirten. Ein Experiment mit dem Zonentarif auf den Elsässischen Bahnen zu machen, habe er als ungeeignet zurückgewiesen, es würde dadurch auch das benachbarte Baden sehr stark in Mitleidenschaft gezogen werden.

Anknüpfend an eine anerkennende Aeusserung des Abg. Lingens, dass sich der Chef der Eisenbahnverwaltung diesmal selbst an den Berathungen der Budgetkommission betheiligt habe, lehnte Staatsminister Thielen die ihm ausgesprochene Anerkennung mit dem Bemerken ab, dass er als neu eingetretener Chef der Reichs-Eisenbahnverwaltung und als parlamentarischer Neuling das dringendste Interesse habe, sich persönlich und sachlich mit der Budgetkommission vertraut zu machen. Kein anderer Zweig der Staatsverwaltung sei so sehr auf die Budgetkommission angewiesen, als gerade die Eisenbahnverwaltung. Mit Bezug auf einzelne Bemerkungen des Referenten äusserte der Herr Minister: Auch im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten sei anerkannt, dass die Ausbildung der höheren Beamten der Staats-Eisenbahnverwaltung in mancher Beziehung Lücken aufweise und dass zur Zeit noch Erwägungen schweben, wie diese Lücken zweckmässig zu beseitigen seien. Diese Erwägungen seien nocht nicht abgeschlossen, die Materie sei nach mancher Richtung hin eine ganz besonders schwierige, er hoffe aber, dass sie zu einem gedeihlichen Ziele führen würden. Dem Abg. Lingens erwiderte der Minister, dass seinerseits alles geschehen sei, um eine ausreichende Sonntagsruhe den Eisenbahnbeamten zuzusichern und zu gleicher Zeit auch die Zahl der Dienststunden auf das Maass zu beschränken, welches im Interesse der Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Beamten sowohl wie der Erhaltung der Sicherheit des Dienstes nothwendig sei. Um in dieser Beziehung aber zu klaren Resultaten zu kommen, namentlich auch zu klaren Resultaten über die finanzielle Tragweite dieser Frage, sei von ihm eine Kommission niedergesetzt worden aus erfahrenen technischen und Administrativbeamten der Staats-Eisenbahnverwaltung, der die Reichsverwaltung sich angeschlossen habe, die unter Leitung von Kommissarien an Ort und Stelle die Frage in jedem Verwaltungsbezirk studiren und demnächst weitere Vorschläge machen sollen.

Abg. Schrader hob hervor, dass schon bei der vorigen Berathung Einigkeit darüber geherrscht habe, dass die Reform der Personentarife nothwendig sei und im wesentlichen auf der damals von der Preussischen Staatsbahnverwaltung gegebenen Grundlage stattzufinden habe, wonach die IV. Klasse wegfallen und die Preise auf den Betrag der nächstniederen Klasse festgesetzt werden sollten. Für den Fernverkehr seien weitere Vergünstigungen durch skalenweise Herabsetzung der Tarife vorgesehen worden. Diese Reform habe damals in kurzer Zeit möglich geschienen. Die beabsichtigte Reform in Betreff der Ausdildung der höheren Staats-Eisenbahnbeamten werde sich hoffentlich nicht allein auf die administrativen Beamten, sondern auch auf die Techniker beziehen. Die praktisch ausgebildeten Beamten müssten die Möglichkeit behalten, auch in die höheren Stellen aufzusteigen.

Veranlasst durch die Aeusserung des Abg. Schrader bezüglich der Reform der Personentarife erklärt Staats-

minister Thielen, dass diese Frage noch eine unabgeklärte sei, wie die Aufnahme beweise, welche das Reformprojekt seines Amtsvorgängers in den zuständigen Kreisen, so auch bei den Landes- und Bezirks-Eisenbahnräthen gefunden habe. Wichtiger als die Reform der Personentarife sei diejenige der Gütertarife. Seit der grossen Verstaatlichungsaktion, also seit 1880, sei gerade auf dem Gebiete des Personentarifs eine ganz ausserordentliche Zahl von Reformen eingeführt, wie Rundreisebillete, Saisonbillete, Arbeiter- und Schülerbillete, Verallgemeinerung der IV. Wagenklasse usw. Auch nach anderer Richtung sei die Staats-Eisenbahnverwaltung bemüht gewesen, den Personenverkehr möglichst zu entwickeln durch Einlegung neuer Züge, Beschleunigung der Züge, Einfügung der III. Wagenklasse in die Schnellzüge, durch Einsetzung von Schlafwagen, durch Verbesserung der Wagen, so dass wir uns mit unserem Eisenbahnwesen dreist neben die höchst entwickelten Völker Europas stellen könnten. Eine derartige Fortentwickelung des Personenverkehrs sei jedenfalls wichtiger, als eine Ermässigung der Preise. — Was die Ausbildung der Eisenbahnbeamten anlange, so habe der Abg. Schrader darin Recht, dass die Reform in dieser Beziehung sich nicht blos auf die Administrativbeamten, sondern auch auf die Techniker beziehen solle. Die Reform könne nur nach der Richtung hin erfolgen, dass eine gründlichere Ausbildung von eigentlichen Betriebsbeamten erfolge. Den im subalternen Betriebsdienste gross gewordenen Beamten die Möglichkeit zu geben, in höhere Stellen aufzurücken, bestehe schon zur Zeit. Es seien schon eine Reihe von Beamten, die aus der Subalternkarriere hervorgegangen seien, in die mittleren Stellen der Verkehrsinspektoren und Telegrapheninspektoren hineingebracht. Einige dieser Subalternbeamten seien auch als Mitglieder von Betriebsämtern übernommen. Die Frage, ob in Zukunft in grösserem Umfange diese Subalternbeamten in höhere Stellen aufrücken können, werde bei den schwebenden Erwägungen jedenfalls mit in Erwägung gezogen werden.

Abg. Krause bedauert, dass durch die Eisenbahnverstaatlichung die private Konkurrenz weggefallen sei und bittet den Minister, doch nochmals die Reform der Personentarife zu erwägen.

Staatsminister Thielen erwidert, dass er durchaus kein Gegner jeglicher Personentarifreform sei. Er halte auch die gegenwärtigen Personentarife weder für ein Muster von Einfachheit, noch für ein Muster von wirthschaftlicher Logik, sondern er erachte vielmehr auch seinerseits die Reform dieser Tarife an und für sich für geboten, und zwar nach der Richtung einfacher, übersichtlicher Normen und möglichst billiger Sätze.

Abg. Möller unterstützt die Forderungen des Abg. von Stumm auf Ermässigung der Tarife für Rohstoffe, welche als Massengüter verfrachtet werden. Bei der Reform der Gütertarife dürften allerdings auch die Stückgüter nicht übersehen werden.

Damit schliesst die Diskussion; die Einnahmen werden bewilligt.

Bei den fortgesetzten Berathungen entspann sich eine recht lange Diskussion über Arbeiterentlassungen usw., wobei Staatsminister Thielen äusserte: Die schwere Verantwortung, unter welcher die Staats-Eisenbahnverwaltung stehe, fordere es dringend, dass sie in Beziehung auf die Disziplin und Ordnung in ihrem Arbeitsbetriebe streng zu Werke gehe, darum sei in die Arbeitsordnung für die Werkstätten der Reichs-Eisenbahnen die Bestimmung aufgenommen worden, dass die Arbeiter sich nicht in agitatorische Bestrebungen gegen die bestehende Gesellschafts- und Staatsordnung einlassen sollen.

In der Sitzung vom 13. d. Mts. wurde dann der Titel und der Rest des Ordinariums bewilligt. Im Extraordinarium wurden 14 348 500 ℳ verlangt und ohne Debatte bewilligt. Damit ist der Etat der Reichs-Eisenbahnen erledigt.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses beschäftigte sich in der Sitzung vom 13. d. Mts. eingehend mit dem Etat der Eisenbahnverwaltung. Der Staatsminister Thielen, welcher sich an der Debatte betheiligte, entwickelte in ähnlicher Weise wie in der Budgetkommission des Reichstages sein Programm bezüglich der Personen- und Gepäckverkehrstarife. Dr. Hammacher führte den Gedanken der Selbstständigmachung der Eisenbahnverwaltung aus. Der Finanzminister Dr. Miquel trat diesem Gedanken scharf entgegen und verlangte, von den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung eine bestimmte Quote für allgemeine Staatszwecke verwendet zu sehen, um nicht den finanziellen Ueberblick zu verlieren.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 7. Januar d. J. Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen im § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Anlage D zu diesem Paragraphen, über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände, beschlossen, welche theils am 1. d. Mts. in Kraft getreten sind, theils am 1. April d. J. in Kraft treten werden.

Unfälle im Monat Dezember 1891.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember 1891 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 28 Entgleisungen und 21 Zusammenstösse in Stationen und 289 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 297 Personen verunglückt, sowie 53 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 147 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 9 getödtet und 3 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, je 2 Verletzungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, je 1 Verletzung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und Magdeburg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 34 getödtet und 217 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 5 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 22 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 818,94 km Betriebslänge und 927 418 449 geförderten Achskilometern) 321 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, zu Köln (rechtsrh.) und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,40 km Betriebslänge und 27 386 549 geförderten Achskilometern) 29 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Am 15. d. Mts. ist die Haltestelle Büttgen, welche bisher nur dem Güterverkehre diente, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Arbeiterausschüsse.

Von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten sind „Bestimmungen über die Einrichtung und Thätigkeit der Arbeiterausschüsse im Bereich der Staats-Eisenbahnverwaltung“ festgesetzt worden. In dem betreffenden, an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass heisst es:

„Abgesehen von der gesetzlich vorgeschriebenen Anhörung der Arbeiterausschüsse über die zu erlassenden Arbeitsordnungen besteht der vornehmste Zweck dieser Einrichtung darin, die Verwaltung über die Interessen und Wünsche der ihr unterstellten Arbeiter, namentlich des ständigen Personals zu unterrichten, und, soweit dieselben mit den eigenen Auffassungen der Verwaltung nicht übereinstimmen, auf dem Wege geordneter und friedlicher Verhandlungen mit ihren Vertrauensmännern eine Verständigung herbeizuführen. Soll dies mit Erfolg geschehen, so ist alles zu unterlassen, was den Anschein erwecken könnte, als suche die Verwaltung die Freiheit der Arbeiter bei der Wahl ihrer Vertrauensmänner und die letzteren in der Aeusserung ihrer Meinung zu beschränken. Dass das Wahlrecht und die Wählbarkeit an eine gewisse Beschäftigungsdauer, letztere auch an ein höheres Lebensalter gebunden ist, entspricht dem Zweck, bei der Ausübung des Wahlrechts den bei der Verwaltung ständig beschäftigten Arbeitern den ihnen naturgemäss gebührenden Einfluss zu sichern. Aus dem angeführten Grunde wird auch von der Ermächtigung, zu den Berathungen der Ausschüsse verwaltungsseitig bestimmte Arbeiter zuzuziehen, nur ausnahmsweise Gebrauch zu machen sein, wenn etwa zu befürchten ist, dass es den Ausschuss-

mitgliedern im gegebenen Falle an genügender Sachkenntniss fehlt, oder dass innerhalb des Ausschusses die Anschauungen der älteren und besonneneren Elemente nicht genügend zum Ausdruck gelangen werden. Es soll den Ausschussmitgliedern gestattet sein, Anträge, Wünsche und Beschwerden allgemeiner Natur, welche die Arbeiter berühren, in den Ausschusssitzungen vorzubringen. Es werden daher, wie zur Vermeidung von Zweifeln bemerkt wird, auch Lohnfragen, soweit sie allgemeiner Natur sind, von der Erörterung in den Ausschusssitzungen nicht grundsätzlich auszuschliessen sein. Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche lediglich die Interessen einzelner Arbeiter betreffen, sind zur Erörterung in dem Ausschusse nicht zuzulassen. Ebenso wenig gehören dahin Beschwerden über das Verhalten einzelner Beamten. Diese letzteren sind vielmehr bei der dem Beamten vorgesetzten Dienststelle anzubringen. Bei den Berathungen der Ausschüsse ist es die Aufgabe des Vorsitzenden, auf eine rein sachliche Erörterung hinzuwirken und unberechtigten Wünschen ohne Schärfe mit ruhiger Belehrung zu begegnen. Etwaigen Ausschreitungen ist mit Nachdruck entgegenzutreten, wie überhaupt die Einrichtung nicht dazu dienen darf, die Disziplin und das Ansehen der vorgesetzten Behörden zu schädigen."

Wir behalten uns vor, die betreffenden Bestimmungen demnächst zum Abdruck zu bringen. Die Red.

Fahrkartenprüfung an den Ausgängen der Bahnsteige.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat bezüglich der Fahrkartenprüfung an den Ausgängen der Bahnsteige an die Königlichen Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet: Reisende, welchen die Verlegung der Fahrkartenprüfung an die Ausgänge der Bahnsteige auf den Berliner Fernbahnhöfen unbekannt geblieben, können sich, wie in einem Falle zu meiner Kenntniss gekommen, unliebsamen Weiterungen aussetzen, wenn sie die ihnen von den Schaffnern belassenen Fahrkarten nicht bis zum Verlassen des Bahnsteiges aufbewahren, sondern sich derselben in Unkenntniss jener besonderen Einrichtung schon beim Verlassen des Zuges entledigen. Das Fahrpersonal der Fernzüge wird daher anzuweisen sein, die nach Berlin reisenden Personen rechtzeitig darauf aufmerksam zu machen, dass auf den Berliner Stationen die Fahrkarten erst bei dem Ausgange an den Bahnsteigen geprüft bezw. abgenommen werden und bis dahin aufzubewahren sind. Dasselbe wird sich auch bezüglich anderer Stationen empfehlen, auf welchen ähnliche Einrichtungen bestehen. Ob und inwieweit eine entsprechende Mittheilung durch Anschlag in den Wagen zu veröffentlichen sein möchte, wird der Erwägung der Königlichen Eisenbahndirektionen anheimgegeben.

Breslauer Strasseneisenbahn-Gesellschaft.

Der demnächst einzuberufenden Generalversammlung wird die Vertheilung einer Dividende von 7 % (gegen 6,5 % in 1890) vorgeschlagen werden.

Coblenzer Strassenbahngesellschaft.

Die Ertragsfähigkeit des Unternehmens der Gesellschaft im Jahre 1891 hat sich nach dem Geschäftsberichte bestätigt und zu einem Geschäftsabschlusse geführt, welcher den günstigen Erfolg des Vorjahres übersteigt. Im Jahre 1891 sind 763 262 Personen gegen 619 078 in 1890, mithin 144 184 Personen mehr als im Vorjahre befördert und hierfür 99 247 ℳ gegen 78 423 ℳ in 1890, sonach 20 824 ℳ mehr vereinnahmt worden. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 109 746 ℳ, die Ausgaben auf 83 537 ℳ, mithin verblieb ein Ueberschuss von 26 209 ℳ (gegen 15 796 ℳ im Vorjahre). Nach erheblichen Abschreibungen und Rücklagen für Gewinnantheile usw. soll von dem Reingewinn an die Aktionäre wie im Vorjahre 4 % Dividende vertheilt werden.

Döbelner Strassenbahn.

Unter dieser Firma hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, welcher der Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn in der Stadt Döbeln konzessionirt worden ist. Das erforderliche Baukapital soll bereits gezeichnet sein.

Kohlenzufuhr nach Berlin.

Nach der von der Verkehrskontrole II der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin gefertigten Zusammenstellung sind im Jahre 1891 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen in Berlin eingeführt worden: 1 332 384 t Steinkohlen, -Brikets und Kokes und 778 528 t Braunkohlen und -Brikets. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Abnahme von 74 577 t Steinkohlen und eine Zunahme von 71 445 t Braunkohlen.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien	mit 1 099 871 t	(gegen 1890	— 10,5 %)
Sachsen	„ 3 285 „	(„ 1890	+ 71,4 „)
Westfalen	„ 83 221 „	(„ 1890	— 1,3 „)
England	„ 146 007 „	(„ 1890	+ 27,5 „)

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland mit	590 663 t	(gegen 1890 + 10,3 %)
„ Ausland „	187 865 „	(„ 1890 + 5,6 %)

Trotz der Minderzufuhr an Steinkohlen hat das Verhältniss der Betheiligung der Oberschlesischen Steinkohle an der Versorgung Berlins mit Steinkohlen gegen die Vorjahre sich kaum geändert, da von den in den letzten Jahren überhaupt eingeführten Steinkohlen und zwar im Jahre 1889 71,1 %, 1890 72,6 % und 1891 71,2 % auf die Oberschlesische Kohle entfallen. Der Verbrauch Deutscher Braunkohlen und Brikets erhält sich in stetiger Zunahme, das ausländische Produkt auch im Jahre 1891 um mehr als das Dreifache überflügelnd. Gegen 1880 ist die inländische Braunkohlenzufuhr von 153 800 t auf 590 600 t (um 284 %) gestiegen, während die Zufuhren Böhmischer Braunkohle, welche im Jahre 1880 der inländischen gleichstand (153 975 t), nur auf 187 800 t (um 22 %) gewachsen ist. Die Gesammtzufuhr an Stein- und Braunkohlen blieb im Jahre 1891 mit 3 132 t gegen diejenige des Vorjahres zurück.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft gedenkt behufs Uebernahme der Flotte und des Geschäftes der Hansalinie keine neuen Aktien auszugeben, sondern den zu zahlenden Kaufpreis von 5 Millionen Mark aus den Betriebsgewinnen zu bestreiten. Die Aktionäre der Hansagesellschaft erhalten ihr Kapital baar zurück mit einem noch näher zu fixirenden Aufschlag, welcher auf 6 bis 10 % geschätzt wird.

Für das Jahr 1891 wird eine Dividende von 5 % gegen 8 % im Vorjahre zur Vertheilung gebracht werden.

Aus Sachsen.

Verkehrs- und Winterhafen bei Dresden.

Gleichzeitig mit den für Dresden geplanten, theilweise bereits in Ausführung begriffenen Bahnhofsumbauten (vergl. Nr. 12 S. 129 u. Nr. 13 S. 143 Jahrg. 1890 d. Ztg.) ist im Westen der Stadt ein grosser Verkehrs- und Winterhafen geplant, welcher für die Elbschifffahrt und den Sächsischen Handel von ausserordentlicher Bedeutung sein wird. Dieser Hafen kommt im grossen Ostragehege von West (Hafeneinmündung nach Ost) zwischen die äusseren Friedrichstädter Kirchhöfe und die von Dresden nach Uebigau durch das Ostragehege führende Hauptallee zu liegen und wird eine Länge von 1 265 m, sowie eine grösste Breite von 150 m erhalten, welche letztere sich kurz vor der Einmündungsstelle bis auf 35 m abmindert. Der gesammte Hafenraum, ausschliesslich der Mündung, ist auf rund 144 000 qm berechnet und bietet mindestens 240 grösseren Elbfahrzeugen Aufenthaltsgelegenheit und Schutz während des Winters. Die Sohle des Hafens liegt 99,3 m über Ostsee und sonach 3,0 m unter einem Niederwasserstand der Elbe von 1,70 m unter Null Dresdner Pegel.

Die beiden Langseiten des Hafens werden nach dem zur Zeit festgestellten Entwurf in ihrer vollen Ausdehnung von der Brücke über die Hafeneinfahrt bis zum östlichen Abschlusse durch Kaimauern eingefasst, von welchen diejenige auf der nördlichen Seite 1 100 m, die auf der südlichen Seite 1 080 m lang ist. Die Oberkante der Mauern liegt 110,465 m über Ostsee, sonach noch über dem bisher bekannten höchsten Hochwasserstande des Jahres 1845, welcher an der Hafeneinfahrt zu rund 110,20 m über Ostsee anzunehmen ist.

Für die vom Kai in die Schiffsfahrzeuge und umgekehrt stattfindende Güterverladung sind zunächst für jeden Kai 5 Stück fahrbare Krahne von verschiedener Tragfähigkeit vorgesehen, deren centraler Betrieb durch hydraulischen Druck, Dampfspannung oder elektrische Energie stattfinden soll. Welche dieser drei Möglichkeiten ergriffen werden soll, darüber ist noch keine Bestimmung getroffen. Da Werth darauf gelegt werden muss, dass mittelst der Krahne die Verladung der Güter sowohl über $1^1/_2$ Schiffsbreite, als auch über zwei Geleise hinweg nach dem landseitig gelegenen Lagerschuppen bewerkstelligt werden kann, so ist den Auslegern der Krahne eine Ausladung von mindestens 9 m zu geben. Zur Verladung von besonders schweren Lasten, sowie zum Aus- und Einheben von Dampfkesseln ist am Nordkai in Nähe der Hafeneinfahrt ein Dreibockkrahn von 15 t Tragfähigkeit vorgesehen, dessen Antrieb ebenfalls von der zu errichtenden centralen Kraftquelle aus zu bewirken sein wird.

Sowohl auf dem Nord- wie auf dem Südkai sind innerhalb der Kaifläche innere Fahr- bezw. Ladestrassen von 8 m nutzbarer Breite angelegt, deren Oberkanten, gleichwie die der Kaimauern, auf 110,465 m Höhe über Ostsee liegen. Dieselben sind am Westende durch eine über die Hafeneinfahrt geführte Brücke und am Ostende durch eine über den östlichen Abschlussdamm geführte Strasse unter sich in Verbindung gebracht.

Der Verkehr nach der Stadt wird vom Ostende des Hafens aus durch eine nach der Waltherstrasse geführte Rampe, sowie durch eine an die innere Verkehrsstrasse des Südkais sich an-

schliessende, vertragsmässig von der Stadtgemeinde durch das Ostragehege nach der Ostraallee zu führende öffentliche Verkehrsstrasse vermittelt. Die Verbindung nach Cotta erfolgt durch eine von der Hafeneinfahrt ausgehende Hochuferstrasse.

Nord- und Südkai werden mit den erforderlichen Geleisen für den Eisenbahnbetrieb versehen. Im Westen des Südkais befindet sich der Hafenbahnhof, welcher ausser dem Ein- und Ausfahrtsgeleise einige Abstellgeleise und eine Rangirgeleisgruppe enthält. Vom Hafenbahnhofe laufen Geleise nach dem Güterbahnhofe Dresden-Friedrichstadt und nach dem Packhofe Dresden-Altstadt, welcher letztere hierdurch auch in direkte Verbindung mit dem Rangirbahnhofe Dresden-Friedrichstadt gebracht wird.

Die Platzeintheilung auf den Kaiflächen ist derart getroffen, dass auf dem Nordkai 3 Lagerschuppen, 1 Laderampe und 2 ausgedehnte Freiladeplätze, auf dem Südkai dagegen 5 Lagerschuppen, 1 Getreidelagerhaus und weitere Freiladeplätze zwischen den Ladegeleisen hergestellt werden können. Weiter sind auf dem Südkai südlich der inneren Verkehrsstrasse Bauplätze zu 6 grossen Lagerhäusern vorgesehen, für deren Anlage sich früher oder später ein Bedürfniss herausstellen wird.

Für die Zoll-, Eisenbahn- und Hafenverwaltung ist am Ostende des Südkais ein grösseres Gebäude mit Beamtenwohnungen vorgesehen.

Die Stromverhältnisse gestatten, oberhalb und unterhalb der Hafenmündung Ausschiffungsplätze anzulegen. Dieselben würden bei einer Gesammtlängenausdehnung von 800 m genügenden Liegeplatz für etwa 12 Schiffe mittlerer Grösse bieten. Diese Ausschiffungsplätze können, wenn sich das Bedürfniss hierzu herausstellen sollte, mit Geleisanschluss versehen werden.

Wenn sich später der Verkehr im Hafen derart steigert, dass die nach dem ersten Entwurfe geschaffenen Längen der Ladestrecken nicht mehr genügen, so lässt sich eine Vergrösserung der Anlagen nicht nur durch Verlängerung des Hafenbeckens in östlicher Richtung, sondern auch durch den Einbau eines 1 000 m langen Zungenkais ermöglichen. Hierdurch würden die Ladestrecken auf 6 000 m Länge gebracht werden können.

Die Ausschachtungsarbeiten zur Herstellung des Hafenbeckens sind schon erheblich vorgeschritten. Die gewonnenen Massen werden zur Aufschüttung des Dammes für die Ablaufgeleise des Rangirbahnhofes Dresden-Friedrichstadt verwendet.

Aus Frankreich.

Aenderung der Diensteintheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Dezember 1891 ist vom 1. Januar d. J. ab das Büreau des Sekretariats, des Kanzlei- und Umdruckwesens (bureau du secrétariat et du service central d'expéditions et d'autographies), das bisher das 5. Büreau der Personalabtheilung bildete, aufgehoben; seine Befugnisse sind unter die Direktionen der Centralverwaltung vertheilt. Dafür ist das Büreau des inneren Dienstes und der Urkunden (bureau du service intérieur et des archives), das bisher das 1. Büreau der Rechnungsabtheilung bildete, der Personalabtheilung als 5. Büreau zugetheilt; demzufolge werden das bisherige 2. und 3. Büreau der Rechnungsabtheilung nunmehr 1. und 2. Büreau dieser Abtheilung.

Die Pariser Stadtbahn.

Auf Grund einer Unterhaltung mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten macht das „Journal des transports" über den Stand der Angelegenheit folgende Mittheilungen: Im Juli 1891 hatte der Pariser Gemeinderath die Herstellung einer Stadtbahn mit 60 gegen 8 Stimmen grundsätzlich angenommen; zugleich hatte der Gemeinderath die ursprüngliche Richtungslinie verändert und die Führung durch die Réaumurstrasse anstatt längs der Boulevards verlangt, was auch angenommen wurde. Um den Durchbruch der Réaumurstrasse zu erleichtern, erbot sich der Crédit Foncier, der Stadt 50 Millionen zum Satze von 3,72 % einschl. aller Nebengebühren vorzustrecken; da der Gemeinderath auf den Bericht von Caron dem ersten Betrage eine Summe von 70 Millionen zur Ausführung verschiedener Bauten auf dem rechten und linken Ufer der Seine hinzufügen zu müssen glaubte, erbot sich der Crédit Foncier im ganzen 120 Millionen zu dem angegebenen Satze zu leihen. Am 11. Januar d. J. wurde der Gemeinderath zur Berathung des Berichtes seines Ausschusses berufen; gegenüber der etwaigen Verpflichtung, eine direkte Anleihe aufnehmen zu müssen, beschloss er indessen auf den doppelten Vorschlag von Odelin und Binder (zweier Mitglieder der Rechten), dass, falls die Bewilligungen nicht hinreichend sein sollten, die um die Konzession der Stadtbahn werbende Gesellschaft den Mehrbetrag der durch den Durchbruch der Réaumurstrasse verursachten Kosten auf eigene Rechnung übernehmen solle.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten konnte diesen Beschluss folgerichtig nur als Nichtannahme der festen Vorschläge, die er dem Gemeinderath zur Prüfung unterbreitet hatte, ansehen; er hat unter diesen Umständen die Ansprüche der Pariser Vertreter ganz zu übergeben beschlossen und beabsichtigt im Laufe des Februar einen Stadtbahn-Gesetzentwurf unter Annahme der Führung durch die Boulevards vorzulegen. Gegenwärtig vollendet der Generalinspektor Boutillier die letzten Arbeiten des Entwurfs, der mit den neueren Erklärungen der Konzessionswerberin in kurzem dem Generalrath der Brücken- und Strassenbauverwaltung zur Prüfung unterbreitet werden wird. Als der Gemeinderath von dieser Entschliessung des Ministers verständigt wurde, setzte er einen Ausschuss von 5 Mitgliedern mit der Aufgabe ein, die Bedingungen der Anleihe zu prüfen. Die Schwierigkeit liegt aber für den Gemeinderath in der Unmöglichkeit eine direkte Anleihe aufzunehmen, weil er keine verfügbaren Einnahmen hat, um sie sicher zu stellen; nach zwei Sitzungen verlangte der Gemeindeausschuss von der Staatsverwaltung, dass sie die Mittel zur Verwirklichung des Beschlusses prüfen möge. Indessen hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten nicht mit der Art und Weise, wie die Stadt eine Anleihe aufzunehmen gedenkt, sondern nur mit dem Durchbruch der Réaumurstrasse zu beschäftigen. Die auf Antrag von Binder in die Beschlüsse des Gemeinderaths eingeführte Bedingung ist unausführbar; denn keine Konzessionsgesellschaft kann darin willigen, die Kosten dieses Durchbruchs auf ihre Rechnung zu übernehmen, das würde geradezu ein Ansporn für die Uebertreibungen des Enteignungsgerichts sein. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird daher seinen Entwurf der Kammer vorlegen und, wenn der Gemeinderath nicht rechtzeitig Vorsorge trifft, wird die Stadtbahn durch die Boulevards und nicht durch die Réaumurstrasse führen. In der Angelegenheit der Pariser Strassenbahnen, die seit 1882 vom Generalrath des Seinedepartements in der Schwebe gehalten wurde, hat der Minister durch den Erlass vom 7. Juni 1891 gezeigt, dass er die Rechte des Staates kennt und sie geltend zu machen weiss; dieser Vorgang bietet die Gewähr, dass er den so ungeduldig erwarteten Entwurf der Pariser Stadtbahn ebenfalls zum Ziele führen werde.

Der Landes-Eisenbahnrath.

Auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der Präsident der Französischen Republik die Vollmachten des Landes-Eisenbahnraths (comité consultatif des chemins de fer) für zwei Jahre verlängert. Personaländerungen treten nur insofern ein, dass der General de France als Vertreter des Kriegsministers, durch den General Renouard ersetzt, und dass an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Béquet der Staatsrath Herbette getreten ist.

Beistellung der Güterwagen zur Selbstbeladung.

Gewisse Tarife legen dem Versender die Pflicht auf oder geben ihm das Recht, die Beladung der Eisenbahnwagen mit seinem Gute selbst vorzunehmen; demnach müssten ihm die Wagen zur Verfügung gestellt werden, sobald er es verlangt oder wenigstens in einer bestimmten Frist. So sind übrigens nach Artikel 6 der allgemeinen Anwendungsbedingungen der Nordbahn-Ausnahmetarife die Versender gehalten, die Anzahl der benöthigten Wagen der Abgangstation 24 Stunden vorher anzuzeigen; daraus folgt, dass der Versender nach Verlauf von 24 Stunden im Besitz der verlangten Wagen sein muss. Es ist indessen zur Kenntniss des Ministers der öffentlichen Arbeiten gekommen, dass gewisse Gesellschaften sich unter Berufung auf den Mangel irgend einer entsprechenden Bestimmung ihrer Tarife nur für verpflichtet halten, die Wagen zeitig genug zu liefern, dass die Beförderung und Lieferung innerhalb der vorgeschriebenen Fristen erfolgen kann. Dieser Anspruch erscheint dem Minister gänzlich unzulässig; denn der Versender dürfe nicht der Willkür der Gesellschaft überlassen bleiben und in Ungewissheit darauf warten müssen, dass sie die Güte hat, ihm die Zeit zu bestimmen, zu der er über die verlangten Wagen verfügen und seine Waare einladen kann. Man könne allerdings billigerweise zugeben, dass sich die Gesellschaft eine bestimmte Frist zur Beistellung der Wagen vorbehält, aber wenn diese Frist verstrichen ist, können die Wagen gefordert werden und die Gesellschaft muss, wenn sie nicht geliefert werden, abgesehen von Fällen höherer Gewalt die Folgen einer Sachlage tragen, die aus ihrem Verschulden hervorgegangen ist. Jedenfalls müssen die Rechte und Pflichten sowohl des Versenders als auch der Gesellschaft klar festgesetzt werden und der Minister hat unter Berufung auf diese Gründe die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 24. Dezember 1891 aufgefordert, ihm eine Bestimmung vorzuschlagen, die sowohl in die Anwendungsbedingungen der Tarife, als auch in den Erlass, betreffend Festsetzung der Nebengebühren, aufgenommen werden soll.

Aus Asien.

Indien.

In Ergänzung der in Nr. 6 S. 62 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen ist aus dem amtlichen Bericht über die Betriebsergebnisse der Indischen Eisenbahnen in dem vom 1. April 1890 bis dahin 1891 reichenden Berichtsjahre noch folgendes hervorzuheben: Von der am 31. März 1891 vorhandenen Gesammtlänge von 18 879 Meilen waren 16 966 Meilen im Betriebe, 818 Meilen im Bau und 1 095 Meilen, darunter die 504 Meilen lange Ostküstenbahn, im Laufe des Berichtsjahres zur Ausführung genehmigt. Von den 16 966 im Betriebe befindlichen Meilen waren 8 077 Meilen Staatsbahnen im Betriebe von Gesellschaften, 4 680 Meilen Staatsbahnen im Staatsbetriebe, 2 588 Meilen gewährleistete Privatbahnen im Privatbetriebe und 1 621 Meilen Privatbahnen ohne Zinsengewähr. Von den im Laufe des Berichtsjahres eröffneten 874 Meilen entfallen u. a. 330 Meilen auf die Linie Bengal-Nagpur, 163 Meilen auf die Südindische Bahn und 162 Meilen auf die Linie Delhi-Umballa-Kalba. Von den erst geplanten, aber noch nicht genehmigten Neubaulinien ist eine direkte Bahn zwischen Delhi und dem Haten Kurrachee hervorzuheben; sie führt durch sehr fruchtbare, mit Getreide, Reis, Zuckerrohr, Indigo usw. bebaute Gebiete und kürzt die Verbindung zwischen Europa und Delhi um 353 Meilen, von denen 200 Meilen auf den Seeweg und 153 Meilen auf den Landweg entfallen. Das in den Indischen Eisenbahnen angelegte Kapital betrug am 31. Dezember 1890 22 165 Lakhs, von denen 21 347 Lakhs, oder 125 647 Rupien für die Meile, auf die im Betriebe befindlichen Linien entfielen.

Die Betriebsergebnisse für 1890 beziehen sich nur auf 16 228 Meilen, diejenigen für 1889 (welche in Klammern beigesetzt sind) auf 15 382,48 Meilen, weil dabei die Bahnen der Portugiesischen Besitzungen nicht mit berücksichtigt sind. Befördert wurden 114 082 246 (110 650 472) Reisende, die im ganzen 4 779 075 224 (4 676 868 298) Meilen zurücklegten, und 22 612 718 (22 249 111) t Güter, die im ganzen 3 509 668 215 (3 643 797 257) Meilen zurücklegten. Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 206 701 158 (204 936 629) Rupien, die Betriebsausgaben auf 103 089 186 (103 774 007) Rup. oder 49,87 (50,64) % der Einnahmen, und demnach der Betriebsüberschuss auf 103 611 972 (101 162 622) Rup. oder 4,85 (4,93) % des Anlagekapitals.

Ceylon.

Nach dem Berichte des Generaldirektors der Eisenbahnen von Ceylon besass die Insel Ende 1890 308 km Eisenbahnen, oder 17 km mehr als im Vorjahre, und zwar infolge Verlängerung des Netzes bis Bentota. Geleistet wurden 647 151 Zugmeilen (69 914 mehr als 1889) und damit 2 708 719 (+ 423 511) Personen und 228 998 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 106 405 (+ 130 664) Rup., aus dem Güterverkehr 2 569 851 (+ 167 107) Rup., aus dem Vieh- und sonstigen Verkehr, sowie aus verschiedenen Quellen 186 057 (+ 15 407) Rup., also im ganzen 3 862 313 (+ 313 178) Rup. oder 5,97 Rup. für die Zugmeile und 20 462,59 Rup. für die Betriebsmeile. Die Ausgaben betrugen für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 815 190 Rup., für die Bahnbewachung und Unterhaltung 370 918 Rup., für den Betriebsdienst 376 610 Rup., für die allgemeine Verwaltung 79 328 Rup. und für Neubauten 80 711 Rup., zusammen also 1 722 755 Rup. (44,5 % der Einnahmen gegen 47 % in 1889) oder 2,66 Rup. für die Zugmeile und 9 127,18 Rup. für die Betriebsmeile. Als Reinertrag verblieben 2 139 558 (+ 260 468) Rup. oder 5,7 % des Anlagekapitals.

Siam.

Für Herstellung der Eisenbahn Bangkok-Korat einschliesslich Beistellung der Fahrbetriebsmittel hat die Deutsche Gruppe, an deren Spitze Krupp in Essen steht, 11 976 925 Ticals (1 Tical = 2,60 ℳ) gefordert, das Englische Haus Murray, Campbell & Cie. dagegen nur 9 744 425 Ticals. Das Englische Haus soll auch bereits die erforderliche Bürgschaft hinterlegt haben, doch ist von einer Zuschlagsertheilung, die sich die Siamesische Regierung ausdrücklich vorbehalten hat, noch nichts gemeldet.

Entscheidung des Ober-Verwaltungsgerichts.

v. O. **Kommunal-Einkommensteuerpflicht eines Pferdebahnbetriebes gleichwie eines Gewerbebetriebes. — Einkommensteuerpflicht und Einkommensvertheilung, falls die Geleise und der Betrieb einer Pferdebahn sich über die Strassen mehrerer Gemeinden erstrecken d. h. ein und dieselbe Betriebsstätte sich über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt.** Aus den Entscheidungsgründen: „Das Kommunalabgabengesetz vom 27. Juli 1885 enthält keine Abgrenzung des Begriffs „Eisenbahn“. Eine solche ist auch in anderen Gesetzen nicht gegeben. Die Bedeutung des Wortes ist ferner nicht überall die gleiche; sie ist eine weitere in dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 und in dem vom Reiche erlassenen Bahnpolizei- und Betriebsreglement. Bei den Vorberathungen des Kommunalabgabegesetzes ist die Frage der Begriffsbestimmung nicht berührt. Wenn jedoch das Gesetz selbst in den §§ 5 und 4 die Ermittelung des Reineinkommens der für Rechnung des Staates wie der Privaten betriebenen Eisenbahnunternehmungen erschöpfend regelt, für erstere dem Eisenbahnminister die Feststellung nach dem rechnungsmässigen Ueberschuss der Staatseisenbahnen überträgt und für letztere auf die Vorschriften der Gesetze über die Eisenbahnabgabe vom 30. Mai 1853 und 16. März 1867 verweist, so erscheint hiernach für das Kommunalabgabengesetz der vorgedachte weitere Begriff als nicht anwendbar. Selbst wenn dieser nicht lediglich auf die dem Gesetze vom 3. November 1838 und (falls sie private sind) der Eisenbahnabgabe unterliegenden Unternehmungen beschränkt werden müsste, können jedenfalls hierher nicht solche gerechnet werden, welche (wie die Pferdebahnen) zwar auch Personen mittelst auf Schienen bewegter Wagen befördern, jedoch als Triebkraft nicht den Dampf, sondern Pferde verwenden und welche — da sie der Unterhaltung des Verkehrs innerhalb der Orte dienen — nach § 37 des R.-Gewerbe-Ordn. in ihren öffentlichen Beziehungen nicht der Aufsicht der Eisenbahnverwaltung, sondern der Ortspolizeibehörde unterstellt sind. Auch im täglichen Leben werden unter dem ohne Zusatz angewendeten Worte „Eisenbahn“ wohl schwerlich jemals auch die dem städtischen Verkehr gewidmeten Pferdebahnen verstanden. Der Betrieb der letzteren zu Erwerbszwecken bildet somit im Sinne des Kommunalabgabengesetzes lediglich einen „Gewerbebetrieb“, nicht aber die vielfach besonders geregelte Unterart desselben, den „Eisenbahnbetrieb“, für deren Abgabepflicht ist daher der erste und nicht der zweite Satz im Eingange des § 2 maassgebend, welcher die „Station“ erwähnt. Der Betrieb einer Pferdebahn ist aber nach dem ersten Satz dort abgabepflichtig, wo sich eine Betriebsstätte befindet. Befinden sich nun die Anlagen (Geleise) und auch der Betrieb in den Strassen mehrerer Gemeinden, so bilden die mit diesem Schienennetze bedeckten letzteren die einheitliche Betriebsstätte des Unternehmens und die Pferdebahn ist in jeder Gemeinde abgabenpflichtig, aber nur von einem Theile ihres Gesammt-Reineinkommens.“ (Erk. des I. Senats des Ober-Verwalt.-Ger. vom 13. Mai 1891; Pr. Verwalt.-Bl. B. XIII S. 123 f.)

Personalnachrichten.

Hessische Ludwigsbahn: Geheimer Baurath Kramer †.

Am 9. Februar d. J. verschied nach längerem Leiden Herr Geheimer Baurath Justus Kramer, Mitglied der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft zu Mainz. Bei dem Ansehen, dessen sich Herr Kramer in den Kreisen seiner technischen Fachgenossen erfreute, dürften die nachstehenden Mittheilungen von Interesse sein.

Herr Kramer ist am 17. Januar 1817 zu Darmstadt geboren. Im Jahre 1841 absolvirte derselbe die Prüfung für das höhere Baufach, war dann im Winter 1842/43 als Lehrer der Mathematik an der höheren Gewerbeschule thätig und von 1843—1846 in den Baubezirken Nidda und Lauterbach bei Strassen- und Brückenbauten beschäftigt. Am 6. August 1846 trat Herr Kramer in die Dienste der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ein und fand zunächst bei der Erbauung der Bahn von Mainz nach Worms Verwendung. Am 12. Januar 1853 zum Bahningenieur, am 12. September 1860 zum Stellvertreter des damaligen Direktors und am 16. Oktober 1876 zum Mitgliede der Spezialdirektion ernannt, hat Herr Kramer den grössten Theil des Bahnnetzes der Hessischen Ludwigsbahn projektirt und die Ausführung der Bauarbeiten geleitet. Bei hervorragender Begabung und grossem Wissen besass Herr Kramer einen unermüdlichen Fleiss und zeichnete sich durch grosse Herzensgüte aus.

Nach einer mehr als 45jährigen erfolgreichen Thätigkeit in den Diensten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wird dem Verstorbenen von seinen technischen Fachgenossen auch über das Grab hinaus ein ehrendes Andenken bewahrt bleiben.

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Regierungs-Baumeister Schwanebeck zu Berlin und Büscher zu Köln sind zu Eisenbahn-Bauinspektoren ernannt worden.

Der Baurath Kohler, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Eisenbahn-Betriebsamt in Neuwied, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Bayerische Staatseisenbahnen. Wegen starker Schneewehen war der Verkehr auf der Lokalbahn Neusorg - Fichtelberg am 29. und 30. Januar l. J. eingestellt. Verkehrsaufnahme erfolgte am 30. Januar Abends.

München, den 9. Februar 1892. (284)

2. Verkehrswiederaufnahme.

Der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd der K. Ung. Staatsbahnen wegen starken Eisrinnens auf der Donau seit 20. Januar eingestellt gewesene Eisenbahn - Trajektverkehr wurde am 3. Februar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 5. Februar 1892. (285)

Die Direktion
der K. Ung. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem vom 1. März 1890 ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der V. Nachtrag erschienen.

Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 9. Februar 1892. (286)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Südwestdeutscher Verband (Heft 7) Saarbrücken - Hessischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. gelangt zum Gütertarif für den Saarbrücken - Pfälzischen Verkehr der Nachtrag I zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält:

1. Aenderung des Vorworts;
2. Aenderung der Besonderen Tarifvorschriften;
3. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
4. Tarifkilometer und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Göttelborn und Merchweiler des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
5. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife;
6. Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Merchweiler, sowie die auf die Eröffnung der Station Serrig für den Eil- und Stückgutverkehr bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze treten erst an einem noch näher bekannt zu machenden Tage in Kraft.

Die im Nachtrag vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Düngemittel) für den Verkehr mit Ludwigshafen loco und transit kommen vom gleichen Tage ab, erhöht um je 0,03 ℳ für 100 kg, auch im Verkehr mit der Badischen Station Mannheim loco und transit im Südwestdeutschen Verbande (Heft 7) und bezüglich der Rhein-Nahebahn-Stationen der Strecke Bingerbrück-Kronweiler (einschliesslich) auch im Verkehr mit den Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn im Saarbrücken-Hessischen Verkehre zur Anwendung.

Köln, den 13. Februar 1892. (287)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März l. J. wird die Badische Station Oberlauchringen für den Artikel „rohe Baumwolle“ in die ab den Stationen Frankfurt a/M., Gustavsburg, Kastel und Mainz für besonders benannte Güter mit Herkunft von einem Belgischen oder Holländischen Hafen bestehenden Transittarife vom 1. Juni 1890 zu den um 0,11 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Waldshut aufgenommen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1892. (288)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutsch r Verband. Am 1. März d. J. treten für den Güter- und Kohlenverkehr mit der Bodenseeuferstation Bregenz neue, theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft. Durch dieselben werden die Tarife für den Güterverkehr mit der Station Bregenz vom 1. Januar 1887 und für den Kohlenverkehr mit den Stationen Bregenz und Lindau vom 1. November 1889 mit Nachträgen ersetzt und aufgehoben. Kohlen- etc. Sendungen nach Lindau werden vom 1. März d. J. ab im Rheinisch - Westfälisch - Bayerischen Verkehre zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Die neuen Tarife sind zu dem Preise von 0,35 ℳ und 0,10 ℳ für das Stück bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 13. Februar 1892. (289)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März 1892 treten für die Beförderung vegetabilischer Oele von Altmünsteröl transit (für Sendungen von Marseille) nach Prag (Bubna, Smichow und Sandthor) und Kralup nachstehende Frachtsätze für 100 kg in Geltung:

a) 3,73 ℳ bei Aufgabe von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Wagen,
b) 3,29 ℳ bei Aufgabe von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht und Wagen.

München, den 9. Februar 1892. (290)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. März 1892 gelangt im Verkehre zwischen den Stationen Pilsen der Böhmischen Westbahn, Miechlob der Buschtêhrader Eisenbahn, dann Budweis, Pilsen und Plzenec der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits ein Ausnahmetarif für Bier in Fässern, sowie für zurückgehende leere Bierfässer als Frachtgut zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen unentgeltlich zu erhalten.

Mit Einführung dieses Tarifes wird der Ausnahmetarif Nr. 17 im Theil II. Heft Nr. 1, 2 und 3 vom 1. September 1889 des Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Gütertarifes aufgehoben. Soweit jedoch die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 nicht durch neue ersetzt werden, bleiben dieselben noch bis 15. April 1892 in Gültigkeit.

München, den 9. Februar 1892. (291)

Generaldirektion
der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. kommen im Verkehr von sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nach den Elb- und Weserhäfen für die Beförderung von Seife zur überseeischen Ausfuhr in Ladungen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ermässigte Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Altona, den 9. Februar 1892. (292)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch - Belgisch-Deutsch- Russischer Verband. In den Importtarifen von Belgien und Frankreich nach Russland tritt mit dem 1. April d. J. eine Frachterhöhung in der Weise ein, dass für die Artikel „Eisen, Blech, Stahl und Gusseisen, unverarbeitet, Eisen-, Blech-, Stahl- und Gusseisenwaaren sowie Blei und Zink, unverarbeitet, in Bruch und Fabrikaten“ im Verkehre nach den Stationen Wilna, Grodno, Kowno, Swienziany, Smorgon und Schaulen auf den Strecken östlich vom Schnittpunkte Wirballen an Stelle der Tarifklasse 6 die Tarifklasse 5 zur Berechnung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, den 17. Februar 1892. (293)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Die Station Altensteig der Württembergischen Staatsbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den Tarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (294)

Frankfurt a/M., den 12. Februar 1892.

Königliche Eisenbahndirektion.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Die unter Nr. 4 der Vorbemerkungen zu E. Kilometerzeiger des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband aufgeführte Bestimmung wegen Berechnung von Ueberführungs- und Umladegebühren im Verkehr mit der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn erhält mit dem 1. April d. J. folgenden anderweiten Wortlaut:

„4. Im Verkehr mit den Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn sind ausser den nach dem Kilometerzeiger sich ergebenden Frachtsätzen noch folgende Gebühren — für Ueberführung und Ueberladung der Güter in Altona — in Ansatz zu bringen:

a)	für Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Stückgüter	0,30 ℳ	für	100 kg
	mindestens für die Frachtbriefsendung	0.20 „		
b)	für Frachtstückgüter und für Güter der Ausnahmetarife 1 und 2	0,04 „	„	100 „
	mindestens für die Frachtbriefsendung	0,10 „		
c)	für Wagenladungsgüter mit Ausnahme von Holz	0,06 „	„	100 „
d)	für Holz in Wagenladungen	0,07 „	„	100 kg.“

Altona, den 11. Februar 1892. (295)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. März d. J. ab werden die nachbenannten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von den Stationen	Stückgut in Mengen unter 5000 kg		Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1								
		Klasse A	Klasse B										I. Kategorie			II. Kategorie			III. Kategorie		
		à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg
km		Frachtsätze für 100 kg in Mark																			
	Allgemeine Tariftabelle (Seite 5 bis 7 des Haupttarifs)																				
813	Dresden-Altstadt	3,53	3,04	2,72	2,62	2,35	2,07	2,29	2,06	1,83	1,89	1,70	1,52	2,38	2,23	1,97	2,15	1,94	1,73	1,89	1,70	1,52
805	Dresden - Neustadt (Leipziger Bahnhof)	3,50	3,02	2,70	2,59	2,32	2,05	2,26	2,03	1,81	1,86	1,68	1,50	2,45	2,20	1,95	2,12	1,91	1,71	1,86	1,68	1,50
805	Dresden - Neustadt (Schlesischer Bahnhof)	3,50	3,02	2,70	2,59	2,32	2,05	2,26	2,03	1,81	1,86	1,68	1,50	2,45	2,20	1,95	2,12	1,91	1,71	1,86	1,68	1,50
808	Dresden-Friedrichstadt	3,52	3,03	2,71	2,61	2,33	2,06	2,26	2,03	1,81	1,87	1,69	1,51	2,47	2,21	1,96	2,13	1,93	1,72	1,87	1,69	1,51
850	Freiberg	3,71	3,19	2,84	2,76	2,47	2,17	2,40	2,15	1,91	1,97	1,78	1,58	2,62	2,35	2,07	2,24	2,02	1,80	1,97	1,78	1,58
788	Reichenberg S. St. B.	3,43	2,96	2,65	2,54	2,27	2,01	2,20	1,99	1,77	1,82	1,64	1,47	2,40	2,15	1,91	2,08	1,88	1,68	1,82	1,64	1,47

Die auf den Seiten 6 und 7 des Tarifs bezeichneten Frachterhöhungsbeträge werden zu den vorstehenden Frachtsätzen nicht erhoben.

Bromberg, den 5. Februar 1892. (296)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Haltingen, Station der Badischen Bahn, einerseits und den Schweizerischen Stationen Romanshorn, Rorschach und Zürich andererseits, treten mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. Februar 1892. (297)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Die in Nr. 22 bezw. Nr. 43 gegenwärtiger Zeitung vom Jahre 1891 veröffentlichten Bestimmungen bezüglich des Transports von Hohlglas und Hohlglaswaaren ab Aussig nach den Rhein- und Main-Umschlagstationen gelten ab 1. März l. J. unter Anwendung der gleichen Taxen wie für Aussig auch für den Verkehr zwischen Bodenbach, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und Tetschen, Station der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und den genannten Umschlagsplätzen anderseits.

München, den 12. Februar 1892. (298)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen Langenbrücken und Mannheim-Neckarvorstadt werden Milchsendungen und die leer zurückgehenden Milchgefässe bei Aufgabe mit weissen Frachtbriefen mit Wirkung vom 20. d. Mts. ab eilgutmässig zu den einfachen Frachtstückgutsätzen befördert.

Karlsruhe, den 13. Februar 1892. (299)

Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für eiserne Unterlagsscheiben zu Schrauben. Im Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen untereinander und mit den Stationen Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn erfolgt die Frachtberechnung für eiserne Unterlagsscheiben zu Schrauben bis auf weiteres auf Grund der für Schrauben und Muttern zum Schiffs- und Brückenbau bestehenden Ausnahmefrachtsätze.

Breslau, den 15. Februar 1892. (300)

Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. In unserem Lokal-Güterverkehr sind nachbenannte beim Schmelzen der Metalle und Verhütten der Erze als Neben- und Abfallerzeugnisse entstehende Metallverbindungen in den Ausnahmetarif F für bestimmte Stückgüter aufgenommen:

Bleiasche, Bleigekrätze, Zinnasche, Zinngekrätz, Zinkasche, Zinkstaub, Kupferasche (auch Kupferhammerschlag), Messingasche, Metallasche.

Die Direktion. (301)

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Die im Nachtrag 21 zu Heft 1 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate) für die Stationen Wien (Kaiser Franz Josef- und Kaiserin Elisabethbahnhof) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen haben auch für die Station Wien-Lagerhaus dieser Bahnen Gültigkeit.

Magdeburg, den 11. Februar 1892. (302)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Mais. Dem mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. ab bis zum 30. Juni 1892 eingeführten Ausnahmetarif für Mais von den im Tarif benannten Deutschen Seehafenstationen sind, soweit ein direkter Verkehr von denselben besteht, nachstehende Bahnen beigetreten:

Altdamm-Colberg, Marienburg-Mlawka, Wutha-Ruhla, Ilmenau-Grossbreitenbach, Hohenebra-Ebeleben, Arnstadt-Ichtershausen, Weimar-Berka-Blankenhain (letztere 5 mit Kilometerzuschlägen), Zschipkau-Finsterwalde, Eisern-Siegen, Dortmund-Gronau-Enschede, Warstein-Lippstadt, Prignitz, Weimar-Gera, Saal-, Werra- (die letzteren drei ohne Kilometerzuschläge), Cronberger, Hessische Ludwigsbahn im Mitteldeutschen, Westdeutschen und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande bezüglich der auf Preussischem Staatsgebiete belegenen Stationen, Paulinenaue-Neuruppin im Hanseatisch-Ostdeutschen, Nordostsee- und Niederdeutschen Verbande, Kiel-Flensburg auch bezüglich des Verkehrs von Flensburg, Eutin-Lübeck auch bezüglich des Verkehrs von Lübeck, Lübeck-Büchen auch bezüglich des Verkehrs von Hamburg, Lübeck und Travemünde, Ostpreussische Südbahn im Südostpreussischen Verbande für den Verkehr von deren Hafenstationen Königsberg i/Pr. und Pillau.

Der genannte Ausnahmetarif gilt auch für den Verkehr von den Deutschen Seehafenstationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen nach den Binnenstationen der Oldenburgischen Staatsbahn. (303MG)

Berlin, den 11. Februar 1892.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staats- und Birten, Goch, Hassum, Pr.-Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1891 wird am 1. März d. J. der Nachtrag I zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Frachtsätze des Haupttarifs.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 12. Februar 1892. (304B)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 15. Februar l. J. ab wird der Ausnahmetarif 9 (für Düngemittel, Erde etc.) auf den Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)“ ausgedehnt. (305)

Frankfurt a/M., den 11. Februar 1892.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer und Sächsisch-Indischer Verbands-Verkehr. Einführung des Nachtrages VI zum Verbandstarif Theil II. Mit 1. März 1892 tritt der Nachtrag VI zu dem vom 15. April 1888 gültigen Verbands-Gütertarif Theil II für den Triest- resp. Fiume-Sächsischen Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Station Görlitz K. S. St. B. und eine Aenderung der Nomenklatur für Weinlager.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandsstationen gratis bezogen werden.

Wien, den 12. Februar 1892. (306)
K. K. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Einführung des Nachtrages II zum Lokal-Gütertarif. Mit 1. März 1892 tritt zu dem vom 15. August 1889 gültigen Lokal-Gütertarif der II. Nachtrag in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 20 für Güter aller Art zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits, sowie Stationen der Böhm. Nordbahn andererseits. Aufhebung des Ausnahmetarifs 5 für die Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der gefertigten Generaldirektion zum Preise von 10 kr. Oe. W. bezogen werden.

Prag, 13. Februar 1892. (307)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

---

4. Be- und Entladefristen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. Die mit Genehmigung der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen Z. 20423/III vom 25. Oktober 1891 mit dem 3. November 1891 verfügte Herabsetzung der den Parteien für das Ein- und Ausladen von Güterwagen tarifmässig zugestandenen Frist von zwölf auf sechs Tagesstunden wird vom 16. Februar l. J. angefangen aufgehoben und treten demnach mit diesem Tage wieder die tarifmässigen Ein- und Ausladefristen von zwölf Tagesstunden in Kraft.

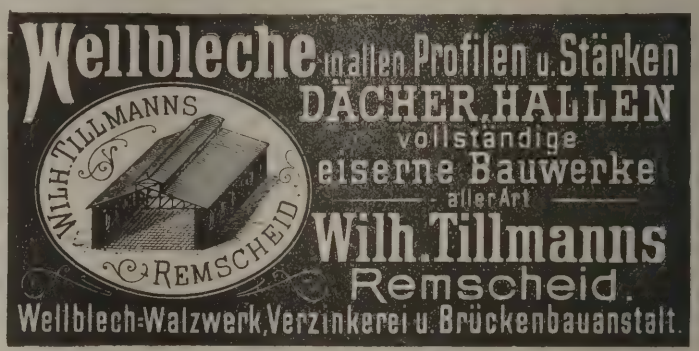
Wien, am 13. Februar 1892. (308)

---

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger" Nr. 61 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von zwei Schiebebühnen von je 8 m Fahrschienenlänge verdungen werden. Verdingungsanschlag, Vertragsbedingungen und 6 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 3 ℳ in baar von dem unterzeichneten Büreau zu beziehen. Die Angebote sind bis zum 25. Februar d. J., Vormittags 11½ Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im unterzeichneten Büreau (Verwaltungsgebäude) stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 9. Februar 1892. (309 J)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.



Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen

E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,

Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674

Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau. ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.

Lager von ⊥ Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

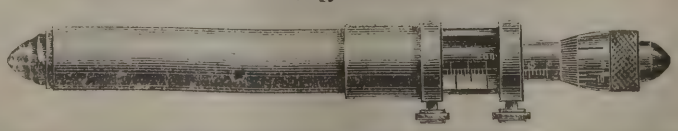
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)

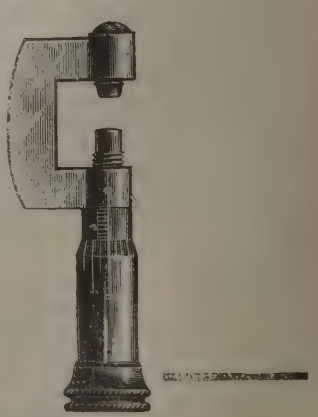
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von ½—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc. in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.



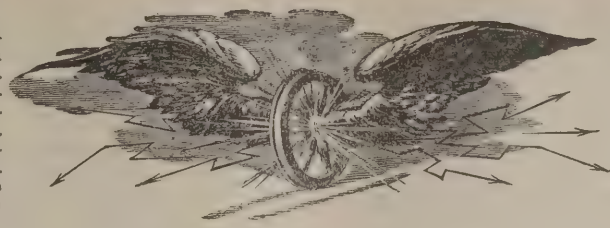


Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinland, betr. Pausepapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 15. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Februar 1892.

Inhalt:

Kartographische Darstellung d. Güterbewegungsstatistik.
VI. Roheisen.
VII. Façoneisen.
Zur Frage der Stadtbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Subvention der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft u. die Eisenbahnen.
Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.
Eisenb. Stanislau-Woronienka.
Erstreckung bezw. Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Einreihung von Wagen mit feuergefährlichen Gütern in Industrialzügen.
Beförderung von Reisegepäck auch ausserhalb d. Bahnhofes.
Unzulässigkeit des Anbindens der Signallaternen an die Laternenstützen.
Ergebniss des Personenverkehrs auf den Ungarischen Staatsbahnen im Monat Januar d. J.
Ergebnisse der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1891.
Stand d. Eisenbahnbauten Ende Dezember 1891.
Oesterr. Eisenb.-Verkehrsanstalt.
Unzuständigkeit des Handelsgerichtes rücksichtlich einer Betriebsanordnung der Eisenbahnen (Rechtsfall).
Ausbildung von Eisenbahn-Fachingenieuren.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Berichterstattung über Unfälle auf Lokal- u. Strassenbahnen.
Fahrpreisermässigung für Eisenbahnbedienstete.
Gesetzentwurf, betr. Anstellung u. Altersversorgung d. Eisenbahnbeamten.
Ersatz des Telegraphen durch den Fernsprecher.
Elektrische Beleuchtung des Pariser Ostbahnhofes.
Urtheil, betreffend Berechnung der Tarife.
Personalnachrichten.
Eigerbahn.
Aus Italien:
Eröffnungen. Betrieb.
Bauten und Entwürfe.
Statistik.
Tram-, Seil- u. elektr. Bahnen.
Verschiedenes.
Aus Afrika:
Deutsch-Ostafrika.
Kapland.
Oranje-Freistaat.
Südafrikan. Republik (Transvaal).
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 17 9. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kartographische Darstellung der Güterbewegungsstatistik.

(Schluss aus Nr. 14.)

VI. Roheisen.

Die auf der VI. Karte zur Darstellung gebrachte Beförderung des Artikels **„Roheisen"** weist im Gesammtversand (einschl. des Bahnverkehrs aus dem Auslande) aller Verkehrsbezirke eine Gewichtsmenge von 4 415 006 t (1889: 4 477 698 t) auf, während die hierbei am stärksten betheiligten Hauptfördergebiete für

1. Norddeutsches Eisen — aus den Verkehrsbezirken Nr. 8, 9, 10, 11, 16, 17 und 18;
2. Schlesisches Eisen — aus den Verkehrsbezirken Nr. 13, 14 und 15;
3. Fränkisches Eisen — aus den Verkehrsbezirken Nr. 19, 20 und 36;
4. Nassauer oder Siegener Eisen — aus dem Verkehrsbezirk Nr. 21;
5. Rheinisch-Westfälisches Eisen — aus den Verkehrsbezirken Nr. 22—28;
6. Lothringisches Eisen — aus den Verkehrsbezirken Nr. 29 und 30;
7. Luxemburgisches Eisen — aus dem Verkehrsbezirk Nr. 59

nach Ausweis der Uebersicht auf S. 154 zusammen 4 117 623 t (1889: 4 225 525 t) zum Versand gebracht haben.

Es betrug hiernach der Versand dieser Hauptfördergebiete und zwar

	1890	1889		1890	1889
der Gruppe 1 . .	8,8 %	8,6 %	der Gruppe 5 . .	49,1 %	50,8 %
„ „ 2 . .	7,9 „	7,1 „	„ „ 6 . .	11,5 „	10,4 „
„ „ 3 . .	6,5 „	5,8 „	„ „ 7 . .	12,3 %	13,0 „
„ „ 4 . .	3,9 „	4,3 „			

während an dem Empfange:

	1890	1889		1890	1889
Nordwestdeutschland . . . mit	61,0 %	66,2 %	Mitteldeutschland mit	7,8 %	10,0 %
Süddeutschland „	12,4 „	6,3 „	Ostdeutschland . . „	8,2 „	6,8 „
Norddeutschland „	7,4 „	7,4 „	das Ausland . . „	3,2 „	3,3 „

betheiligt war.

Von den Mengen, welche (nach der Uebersicht auf S. 154) das Ausland auf dem Bahnwege bezog (131 010 t; die Gesammtmenge betrug 163 131 t) gingen hauptsächlich:

a) aus den östlichen Verkehrsbezirken (Nr. 13, 14 und 15)
12 383 t nach Polen und
8 520 „ „ Oesterreich-Ungarn.

b) aus den westlichen Bezirken (Nr. 22—30)
9 098 t nach der Schweiz,
5 421 „ „ Italien,
10 237 „ „ Frankreich,
52 640 „ „ Belgien,
6 954 „ „ Holland.

Hinsichtlich der Produktion, welche sich auf 4 726 550 t (1889: 4 671 896 t) belief, ist zu bemerken, dass an derselben (ausschl. 688 972 t Bruch- und Waseheisen, deren Vertheilung auf die einzelnen Staaten nicht angegeben worden ist)

	1890	1889
Preussen . . . . . mit	80,0 %	81,1 %
Bayern . . . . . „	1,1 „	1,1 „
Elsass-Lothringen . . „	15,8 „	14,4 „
die übrigen Staaten . „	3,1 „	3,4 „

betheiligt sind.

Nach	Jahr	Von den Hauptfördergebieten in 1. Norddeutschland t	2. Schlesien t	3. Reg.-Bez. Merseburg, Königreich Sachsen und Bayern t	4. Provinz Hessen-Nassau und Oberhessen usw. t	5. Rheinland und Westfalen t	6. Lothringen t	7. Luxemburg t	Summe t
Deutschland*)									
I. Nordwest-	1890	68 653	94	7 506	43 156	1 759 284	212 438	421 925	2 513 056
	1889	*81 286*	—	*7 563*	*58 709*	*1 940 186*	*256 827*	*450 891*	*2 795 462*
II. Süd-	1890	1 181	38	89 247	39 745	80 133	232 691	59 290	511 325
	1889	—	—	*2 717*	*29 795*	*47 923*	*143 645*	*42 701*	*266 781*
III. Nord-	1890	208 982	2 933	14 718	11 201	54 222	2 213	9 001	303 270
	1889	*215 637*	*2 858*	*14 880*	*12 548*	*48 674*	*220*	*16 551*	*311 368*
IV. Mittel-	1890	53 615	2 949	136 597	60 718	44 203	6 266	17 168	321 516
	1889	*52 228*	*2 711*	*201 188*	*72 801*	*42 768*	*15 006*	*37 192*	*423 894*
V. Ost-	1890	28 160	296 901	5 295	1 774	4 836	60	420	337 446
	1889	*13 345*	*261 535*	*4 977*	*2 187*	*4 337*	—	*220*	*286 597*
VI. dem Auslande	1890	3 150	21 042	13 782	3 156	69 409	20 471	—	131 010
	1889	*2 147*	*34 641*	*15 705*	*3 076*	*63 541*	*22 313*	—	*141 423*
Summa	1890	363 741	323 957	267 145	159 750	2 021 087	474 139	507 804	4 117 623
	1889	*364 643*	*301 745*	*247 030*	*179 116*	*2 147 425*	*438 011*	*547 555*	*4 225 525*

Als Orte, welche den grössten Versand aufzuweisen haben, sind zu nennen:

Hochfeld B. M.	mit 225 238 t	Ruhrort, Hafen	mit 56 671 t
Diedenhofen	„ 195 784 „	Creuzthal	„ 55 047 „
Gelsenkirchen	„ 116 691 „	Wissen	„ 54 560 „
Deutsch-Oth	„ 114 670 „	Geisweid	„ 51 398 „
Ruhrort, Rh.	„ 105 652 „	Maizières	„ 48 560 „
Engers	„ 97 827 „	Rombach	„ 48 133 „
Bobreck	„ 77 420 „	Berge-Borbeck	„ 45 473 „
Neuwied	„ 75 685 „	Wetzlar	„ 45 396 „
Peine	„ 75 487 „	Stettin	„ 44 607 „
Oberhausen K. M.	„ 69 848 „	Dortmund	„ 44 313 „
Rothe Erde	„ 58 564 „	Burgsolms	„ 41 875 „
Bochum	„ 57 995 „	Dortmunderfeld	„ 40 051 „
Niederschelden	„ 57 514 „		

während den grössten Empfang:

Rothe Erde	mit 196 024 t	Wolfgangweiche	mit 41 537 t
Essen, Rh., Filiale	„ 183 763 „	Laband	„ 41 042 „
Ruhrort, Rhein	„ 127 090 „	Gelsenkirchen	„ 40 455 „
Hamm	„ 94 451 „	Eschweiler-Aue	„ 39 878 „
Dortmund	„ 87 802 „	Ars a. d. Mosel	„ 39 636 „
Stieringen-Wendel	„ 78 124 „	Gleiwitz	„ 37 430 „
Neunkirchen	„ 67 956 „	Schwientochlowitz	„ 32 944 „
Osnabrück	„ 51 829 „	Schalke	„ 32 785 „
St. Ingbert	„ 51 017 „	Oberhausen	„ 32 233 „
Düsseldorf-Lierenfeld	„ 48 310 „	Zawadzky	„ 30 835 „
Kattowitz	„ 43 828 „	Hochfeld B. M.	„ 30 408 „
		Dillingen	„ 29 946 „

aufweisen.

Was die Betheiligung der grösseren Deutschen Stromgebiete an der Roheisenbeförderung betrifft, so ist dasjenige

des Pregels mit dem Fr. Haff	an 1 Station	im Eingang	mit	1 140 t
	„ 1 „	„ Durchgang	„	1 944 „
der Passarge	„ 1 „	„ „	„	3 543 „
„ Weichsel	„ 3 Stationen	„ „	„	23 668 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„ 2 „	„ Eingang	„	36 737 „
	„ 3 „	„ Durchgang	„	55 421 „
der Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe	„ 1 Station	„ Eingang	„	1 237 „
der Elbe	„ 4 Stationen	„ „	„	82 131 „
	„ 5 „	„ Durchgang	„	219 860 „
	„ 1 Station	„ Ausgang	„	3 899 „
„ Ems	„ 1 „	„ Eingang	„	5 785 „
	„ 1 „	„ Durchgang	„	6 112 „
des Rheins	„ 8 Stationen	„ Eingang	„	158 104 „
	„ 2 „	„ Durchgang	„	137 560 „
	„ 5 „	„ Ausgang	„	25 070 „

hervorzuheben.

*) Vergl. die Anmerkungen [1]—[5]) in Nr. 12 S. 124 d. Ztg.

Im überseeischen Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebiets und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 336 013 t

davon		mit	
in Pillau	2 630 t	10 792 t	aus Deutschen Häfen,
„ Danzig	11 871 „	9 650 „	„ Belgien,
„ Stettin	139 591 „	296 077 „	„ Grossbritannien,
„ Lübeck	4 836 „	7 648 „	„ Schweden,
„ Hamburg	170 681 „	10 072 „	„ Spanien,
„ Bremen	6 404 „	1 082 „	„ dem übrigen Europa;

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 31 737 t

davon		mit	
		2 047 t	nach Grossbritannien,
in Stettin	2 724 t	953 „	„ Schweden und Norwegen,
„ Hamburg	27 790 „	4 907 „	„ Italien,
„ Geestemünde	1 223 „	1 791 „	„ dem übrigen Europa,
		11 228 „	„ Asien,
		4 627 „	„ Amerika,
		5 143 „	„ Australien.

VII. Façoneisen.

Das letzte (VII.) Kartenblatt bringt den Artikel Façoneisen zur Darstellung; derselbe umfasst unter dieser Bezeichnung alle diejenigen Artikel, welche in der Güterbewegungsstatistik unter Nr. 12—19 besonders nachgewiesen werden*), während bei der Produktion

a) Gusswaaren 1. Schmelzung,
b) „ 2. „

*) Es sind dies:

Nr. 12. Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, ⊤-, U-, Winkel-, Zaineisen bezw. Stahl; Hufstäbe, Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech); Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben. Façonstücke (grobe), Roststäbe.

Nr. 13. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungsgegenstände, als: Laschen, Schienenstühle, Haknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Unterlagsplatten, Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.

Nr. 14. Eisenbahnschwellen, eiserne (Lang- und Querschwellen).

Nr. 15. Eiserne Achsen und Bandagen, Räder und Rädertheile, Bremsklötze, sämmtlich für Eisenbahnwagen und Lokomotiven bestimmt.

Nr. 16. Eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs, Maschinen und Maschinentheile, auch wenn nur die Hauptbestandtheile aus Eisen oder Stahl bestehen.

Nr. 17. Eiserne Röhren und Säulen.

Nr. 18. Eisen- und Stahldraht, auch verzinkt und verkupfert in Ringen.

Nr. 19. Eisen- und Stahlwaaren.

c) fertige Schweisseisenfabrikate zum Verkauf und
d) „ Flusseisenfabrikate zum Verkauf

unterschieden werden. Es wurden nach dem vorläufigen Ergebniss der montanstatistischen Erhebungen produzirt:

im Jahre 1890: zu a)	32 811 t	im Jahre 1889: zu a)	29 295 t
„ „ 1890: „ b)	975 944 „	„ „ 1889: „ b)	935 587 „
„ „ 1890: „ c)	1 386 998 „	„ „ 1889: „ c)	1 579 746 „
„ „ 1890: „ d)	1 547 455 „	„ „ 1889: „ d)	1 382 030 „
zusammen	3 943 208 t	zusammen	3 926 658 t

Die nachstehende Uebersicht ergibt, in welchem Umfange die einzelnen Verkehrsgebiete des Deutschen Reichs und das Ausland im Versand bezw. Empfang im Jahre 1890 betheiligt waren:

Bezeichnung der Verkehrsgebiete*)	Versand			Empfang		
	nach den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs	nach dem Auslande	Summe	aus den Verkehrsgebieten des Deutschen Reichs	aus dem Auslande	Summe
	t	t	t	t	t	t
Deutschland:						
1. Nordost- . .	41 369	3 342	44 711	128 644	—	128 644
2. Nord- . . .	257 724	17 207	274 931	570 691	—	570 691
3. Nordwest- .	200 353	6 557	206 910	212 283	1 416	213 699
4. Südost- . .	419 126	55 786	474 912	283 492	1 598	285 090
5. Mittel- . . .	388 502	22 382	410 884	632 878	3 842	636 720
6. West- . . .	2 326 563	392 945	2 720 508	1 290 603	21 950	1 312 553
7. Südwest- . .	422 221	108 627	530 848	509 244	21 373	530 617
8. Bayern . . .	110 375	4 708	115 083	262 913	7 247	270 160
9. Ost- u. Westpreuss. Häfen	26 623	5 033	31 656	30 788	—	30 788
10. Mecklenb. u. Pommersche Häfen . . .	32 806	3 265	36 071	110 974	549	111 523
11. Elb-, Weser- u. Emshäfen	46 583	12 014	58 597	239 735	3 577	243 312
Summe	4 272 245	632 866	4 905 111	4 272 245	61 552	4 333 797
12. Ausland . .	61 552	—	61 552	632 866	—	632 866
Gesammtsumme	4 333 797	632 866	4 966 663	4 905 111	61 552	4 966 663

In Prozenten des Gesammtversandes bezw. -Empfanges ergibt sich hieraus folgendes:

Verkehrsgebiet	% Versand	% Empfang	Verkehrsgebiet	% Versand	% Empfang
1. Nordostdeutschland	0,9	2,5	10. Mecklenb. und Pommer. Häfen .	0,6	2,2
2. Norddeutschland	5,5	11,5	11. Elb-, Weser- und Emshäfen . . .	1,2	4,9
3. Nordwestdeutschland . .	4,2	4,3	12. Ausland	1,3	12,7
4. Südostdeutschland	9,6	5,7	davon kommen auf:		
5. Mitteldeutschland	8,3	13,0	Preussen	80,4	63,1
6. Westdeutschland	54,8	26,5	Sachsen	4,8	6,4
7. Südwestdeutschland	10,7	10,7	Bayern[2])	3,7	6,5
8. Bayern[1])	2,3	5,4	Mecklenburg . .	0,5	1,7
9. Ost- und Westpreuss. Häfen. .	0,6	0,6	Grossh. Hessen .	0,6	1,2
			Baden[3])	2,5	3,3
			Württemberg . .	1,7	2,8
			Elsass-Lothringen	4,5	2,8

Von den Mengen, welche (nach der vorstehenden Uebersicht) das Ausland auf dem Bahnwege bezog, gingen hauptsächlich

aus dem Reg.-Bez. Oppeln	23 456 t	nach	Polen,
	10 794 „	„	Russland,
	9 374 „	„	Ungarn,
aus dem Ruhrrevier	60 172 t	nach	Belgien,
	117 205 „	„	Holland,
	7 049 „	„	Italien,
	16 974 „	„	Polen,
„ Elsass-Lothringen	41 579 „	„	Belgien,
	4 689 „	„	Italien,
	11 761 „	„	der Schweiz,
	9 740 „	„	Frankreich,
„ der Rheinprovinz	34 003 „	„	Belgien,
	2 757 „	„	Italien,
	916 „	„	Frankreich,
„ dem Saarrevier	14 200 „	„	der Schweiz,
	7 315 „	„	Italien,
von Mannheim und Ludwigshafen	16 757 „	„	der Schweiz.

Von den Orten, welche grössere Mengen versandten, sind zu nennen:

Essen, Rh., Filiale	mit 178 947 t	Wolfgangweiche .	mit 70 287 t
Bochum B. B. .	„ 128 618 „	Königshütte O. S.	„ 68 837 „
Ruhrort, Rhein .	„ 123 555 „	Düsseldorf K. M. .	„ 67 818 „
Neunkirchen . .	„ 116 666 „	Hoerde B. M. . .	„ 61 676 „
Oberhausen K. M.	„ 108 505 „	Völklingen . . .	„ 59 394 „
Dortmund K. M. .	„ 92 144 „	Stieringen-Wendel	„ 53 841 „
Berlin	„ 85 963 „	Gleiwitz	„ 44 977 „
Hamm	„ 85 233 „	Dortmund B. M. .	„ 43 936 „
Rothe Erde . .	„ 80 461 „	Hagen B. M. . .	„ 43 607 „
Burbach	„ 78 177 „	Kattowitz . . .	„ 42 897 „
Mülheim a.d.Ruhr	„ 73 284 „	Schwerte	„ 40 813 „
Diedenhofen . .	„ 70 837 „		

während im Empfange hervortreten:

Berlin	mit 242 272 t	Cassel	mit 23 455 t
Hamburg	„ 141 398 „	Hannover	„ 23 090 „
Ruhrort, Hafen .	„ 122 148 „	Bremen	„ 21 540 „
Leipzig*) . . .	„ 40 748 „	Gleiwitz	„ 21 420 „
Stettin	„ 39 099 „	Nippes C. W. . .	„ 21 036 „
Köln	„ 38 021 „	Karlsruhe Bhf. .	„ 18 169 „
Lübeck	„ 35 577 „	Kiel	„ 17 107 „
Chemnitz . . .	„ 35 007 „	Ehrenfeld . . .	„ 16 968 „
Mannheim . . .	„ 32 635 „	Frankfurt a/M. .	„ 16 103 „
Dortmund K. M. .	„ 32 582 „	Benrath	„ 15 968 „
Sosnowice . . .	„ 30 080 „	Saarbrücken . .	„ 15 791 „
Breslau	„ 27 131 „	Stuttgart . . .	„ 15 543 „
Halle	„ 27 123 „	Erfurt	„ 14 801 „
Ludwigshafen .	„ 27 026 „	Heilbronn . . .	„ 14 722 „
Aachen	„ 23 515 „		

Ueber den Umfang des Verkehrs auf den Deutschen Strömen ist folgendes hervorzuheben. Es wurden befördert im Stromgebiet

des Pregels mit dem Fr. Haff	an	2	Stationen	im Ausgang . . .	2 366 t
der Weichsel	„	3	„	„ Durchgang . .	7 593 „
„ Oder mit dem Gr. Haff	„	1	Station	„ Eingang . . .	3 501 „
	„	3	Stationen	„ Durchgang . .	10 818 „
	„	1	Station	„ Ausgang . . .	2 424 „
„ Elbe	„	1	„	„ Eingang . . .	3 501 „
	„	4	Stationen	„ Durchgang . .	28 184 „
	„	3	„	„ Eingang . . .	12 634 „
„ Ems	„	1	Station	„ Durchgang . .	6 739 „
des Rheins	„	7	Stationen	„ Eingang . . .	69 330 „
	„	3	„	„ Durchgang . .	145 830 „
	„	6	„	„ Ausgang . . .	164 836 „
des Bodensees	„	1	Station	„ Eingang . . .	1 195 „
der Donau	„	1	„	„ Durchgang . .	6 376 „
	„	1	„	„ Ausgang . . .	7 798 „

Im überseeischen Verkehre der wichtigeren Seehäfen des Deutschen Zollgebietes und der Deutschen Zollausschlüsse belief sich

a) der Eingang auf . . . . . zusammen 178 622 t

davon		mit	
in Pillau	22 651 t	24 258 t	aus Deutschen Häfen,
„ Danzig	19 628 „	20 285 „	„ Belgien,
„ Swinemünde . .	5 830 „	5 288 „	„ den Niederlanden,
„ Stettin	27 432 „	79 479 „	„ Grossbritannien,
„ Lübeck	11 195 „	35 825 „	„ Schweden,
„ Hamburg . . .	88 462 „	2 532 „	„ anderen fremden
„ Bremen	3 424 „		Ländern;

*) Vergl. die Anmerkungen [1]—[11]) in Nr. 14 S. 144 d. Ztg.
[1]) Ausschl. Rheinpfalz. [2]) einschl. Rheinpfalz. [3]) einschl. Ludwigshafen.

*) Ausschl. des Verkehrs der Sächsischen Staatseisenbahnen.

b) der Ausgang auf . . . . . zusammen 194 501 t

		mit		
		12 055 t	nach	Deutschen Häfen,
		8 285 „	„	Dänemark,
		14 005 „	„	Russland,
		11 362 „	„	Schweden,
		1 259 „	„	Frankreich,
		6 398 „	„	Grossbritannien,
davon		4 142 „	„	Norwegen,
in Swinemünde . .	5 640 t	1 957 „	„	Italien,
„ Stettin	14 678 „	5 408 „	„	Portugal,
„ Lübeck	30 676 „	7 460 „	„	Spanien,
„ Hamburg . . .	118 576 „	1 033 „	„	Griechenland.
„ Bremen	23 254 „	3 233 „	„	dem übrigen Europa,
„ Geestemünde . .	1 677 „	5 058 „	„	Afrika,
		20 738 „	„	Asien,
		73 933 „	„	Amerika,
		15 648 „	„	Australien,
		1 077 „	„	den übrigen fremden Ländern.

Zur Frage der Stadtbahnen.

Die Frage des „Schnellverkehrs“ grosser Städte, um den in Amerika üblichen Ausdruck „rapid transit“ ins Deutsche zu übertragen, hat gerade in neuester Zeit die technische Welt aufs Lebhafteste interessirt. Den Anstoss hat die neue — in Nr. 97 S. 949 Jahrg. 1890 d. Ztg. näher beschriebene — City- und Südlondonbahn gegeben, die allerorten das Empfinden wachgerufen hat, dass Bahnen nach ihrem Vorbilde im Verkehrswesen grosser Städte die Zukunft gehöre. Dies beweisen die Bestrebungen in Berlin, Paris, Newyork und in anderen Weltstädten, in denen der Bau derartiger Bahnen aufs Lebhafteste befürwortet wird, und die Frage, wie man die städtischen Verkehrsstrassen zu entvölkern vermöge, ist nachgerade brennend genug geworden, derartige Bestrebungen zu rechtfertigen. Die Erfahrungen, welche man in London bei der City- und Südlondonbahn gemacht hat, ermuthigen allerdings, auf dem betretenen Wege fortzuschreiten. Die praktischen Engländer bestätigen dies durch die That. Nicht allein befindet sich eine weitere Bahn nach dem Vorbilde der City- und Südlondonbahn bereits im Bau, es sind für die diesjährige Tagung des Parlaments nicht weniger als vier neue Vorlagen über gleichartige Bahnen — eine fünfte ist soeben zurückgezogen worden — an das Parlament gelangt. Hierüber behalten wir uns noch nähere Mittheilungen vor.

Die Ansichten über das neue Betriebsmittel sind noch nicht nach allen Richtungen scharf geklärt, und so ist es um so mehr von Interesse, die Urtheile berufener Fachleute über diese Frage zu hören, namentlich auch darüber, wie sich dieses neue Verkehrsmittel gegenüber den Stadtbahnen früheren Stils, den Untergrundbahnen und den Hochbahnen grosser Städte ausnimmt. Einen Beitrag zu dieser Frage liefert ein soeben erschienener gutachtlicher Bericht eines Bostoner Abgesandten, des Ingenieurs Osborn Cowes, der beauftragt war, die Europäischen Schnellverkehrsmittel zu studiren. Die Pferdebahnen, die er auch in den Kreis seiner Betrachtungen gezogen hatte, seien hier übergangen; dagegen ist das, was er in seinem Berichte über die neue und die alten Londoner Untergrundbahnen und die Berliner Stadtbahn äussert, interessant genug, um auch weiteren Kreisen mitgetheilt zu werden. Voraufgeschickt muss werden, dass sich der Bericht über die Unterschiede zwischen dem eigentlichen Binnenstadt- und dem Wohnverkehr der Vorstädte und Vororte, welcher nach dem Stadtinnern gerichtet ist, nicht weiter auslässt, wie denn auch thatsächlich keine Stadtbahn bekannt ist, die lediglich dem Binnenverkehr als solchem dient. Die Londoner innere Ringbahn, die als Untergrundbahn allgemein bekannt ist, hat ausser dem Innenstadtverkehr einen regen Vorstadt- und Vorortverkehr zu bewältigen, ebenso die Berliner Stadtbahn, während die City- und Südlondonbahn diesem ausschliesslich gewidmet ist, da der innere Stadtverkehr in den Stadttheilen, durch die sie geführt ist, so gut wie Null ist. Cowes schreibt über die letztere, die bekanntlich nach der Greathead'schen Tunnelbaumethode hergestellt ist, unter Hinweis auf die Amerikanischen Verhältnisse, wie folgt:

Das Greathead'sche Eisenbahnsystem.

Ueber die Londoner Tunnelbahn, die einer der Hauptgegenstände meiner Studien gewesen ist, zu sprechen, ist nicht gerade leicht. Wenn die sogenannten Greatheadtunnel mit ihren Stationen, Zügen usw. Zug für Zug in Boston kopirt würden, dürften sie nicht allgemeine Befriedigung gewähren. Sie gestatten einen ziemlich schnellen Verkehr. Die Entfernung von der Monumentstation in der City bis Stockwell auf der Südseite der Themse beträgt 5 km und wird, unter Einschluss der unnöthig langen Aufenthalte auf den vier Zwischenstationen, in 15 Minuten durchfahren. Man hätte es in der Hand, die Geschwindigkeit zu vermehren und dabei die Aufenthalte auf den Stationen so abzukürzen, dass die Fahrt in 10 Minuten zurückgelegt werden könnte. Insoweit liegt thatsächlich ein Fortschritt vor und wenn man von den weniger zufriedenstellenden sonstigen Eigenthümlichkeiten der Bahn sprechen will, muss man den schwierigen Umständen, unter denen die Tunnels gebaut worden sind, Rechnung tragen.

Das Unternehmen hatte den Charakter eines Experimentes. Bevor vom Parlament die Genehmigung zum Bau derartiger Tunnels erlangt werden konnte, war durch eine Versuchsanlage nachzuweisen, dass die erfolgreiche Durchführung des Baues und späteren Betriebes solcher Anlagen möglich war. Für die hierfür gewählte Versuchslinie war ein sehr grosser Verkehr nicht zu erhoffen; es war daher selbstverständlich, dass die Interessenten die Baukosten soweit einschränkten, als nur irgend angängig war. Man merkt dem Werke daher sowohl die billige Herstellung als auch die Verhältnisse, unter denen sie durchgeführt wurde, deutlich an. Das Geleis liegt uneben, wie es sonst auf den Englischen Bahnen nicht der Fall ist. Für die Wagen ist wenig aufgewendet; sie haben ungenügende Federung, wenig einladende Ausstattung, schlechte Beleuchtung — trotzdem elektrisches Licht angewendet ist —, während die Stationen und ihre Ausrüstung ausserordentlich wenig Anziehendes bieten.

Abgesehen von diesen Mängeln, die mehr in den knapp zugemessenen Geldmitteln, als in schlechtem Geschmack und falschem Urtheil ihren Grund haben, war die Gesellschaft gezwungen, ihre beiden Tunnel — ausser wo der Fluss unterkreuzt wird — unter vorhandenen Strassenzügen entlang zu führen. Es wurde nöthig, die Tunnel sofort bei ihrem Austritt aus der Citystation unter einer um 3,75 m breiten Gasse über einander anzuordnen. Diese Stelle konnte nur erreicht werden, indem man das untere Tunnelrohr in einer Krümmung von 30 m und gleichzeitig in einem Gefälle von 1 : 14 anlegte. Vom Standpunkt des Ingenieurs mag das als eine tüchtige Leistung angesehen werden, die Bewegungen der Züge werden jedenfalls nachtheilig dadurch beeinflusst. Der Zug erhält eine schraubenartige Bewegung. Die Reisenden empfinden dies um so unangenehmer, als es sich auch sonst auf dem Geleise hart fährt, und gerade dieses ist der wundeste Punkt. Uebrigens haben auch noch an anderen Stellen wegen der Nothwendigkeit, vorhandenen Strassenzügen zu folgen, scharfe Krümmungen eingelegt werden müssen, die zur Annehmlichkeit der Fahrt keineswegs beitragen. Die Tunnelröhren haben die nur geringe Lichtweite von 3,20 m. Da ein Theil dieses Raumes noch durch Druckwasserrohre eingenommen ist, die die Betriebskraft von der Centralstation in Stockwell nach den Stationsaufzügen leiten, so verbleibt für die Wagen kaum mehr als 2,75 m Lichtraum. Die cylindrische Form der Wagen gibt ihnen ein grösseres Ansehen, als sie in Wirklichkeit besitzen; jedenfalls sind sie nicht gross genug, um dem Amerikanischen Geschmack zu genügen. Theils weil die Flanschen der eisernen Röhrenstücke, dicht auf einander folgend, in dem Tunnelraum vortreten, und theils weil jeder Tunnel nur e i n Geleis hat, entsteht beim schnellen Fahren des Zuges ein starkes und sehr unangenehmes Geräusch. Dieses kann wesentlich verringert werden, wenn — wie man dies auch bei der neuen Centrallondonbahn beabsichtigt — im Innern der Röhren eine glatte Oberfläche hergestellt wird; ich bin allerdings, nachdem ich durch Dutzende von ein- und zweigeleisigen Tunneln in Oesterreich und Norditalien gefahren bin, der Meinung, dass ein eingeleisiger Tunnel das Geräusch der fahrenden Züge in so viel stärkerem Maasse wiedergibt, als ein zweigeleisiger, dass ein Vergleich zwischen beiden in dieser Richtung schlechterdings unmöglich ist.

Aus dem Gesagten ist zu entnehmen, dass dem Greatheadschen Tunnelsystem, wie es in der Südlondonbahn verkörpert ist, noch eine Reihe von Mängeln anhaften. Die Frage ist, ob man sich bei einer Anwendung auf Amerikanische Verhältnisse die Vortheile des Systems zu Nutze machen und dabei seine Nachtheile vermeiden könnte. Man würde die eingeleisige Art der Tunnel beibehalten müssen, denn hierdurch werden einmal

die Kosten verringert und sodann eine billige, bequeme und wirksame Lüftung ermöglicht. Wenn ausserdem die Tunnel innen glatt hergestellt werden, indem man die Räume zwischen den Flanschen mit Cement ausfüllt, so ist es wahrscheinlich, dass das Geräusch, welches jetzt zu Klagen Anlass gibt, bedeutend vermindert würde. Die Stationen, Aufzüge, Geleise und Wagen könnten ein besseres Aussehen erhalten und bequemer eingerichtet werden — eins oder beides. Durch thunlichst geradlinige Führung der Tunnel zwischen den Stationen könnte man einen grossen Theil der Unannehmlichkeiten, die eine Fahrt in dem Londoner Tunnel mit sich bringt, beseitigen. Mit anderen Worten: das Greathead'sche System bietet in seinen Grundzügen ein Schnellverkehrsmittel, das sich, obwohl unabhängig von den bestehenden Verkehrsanlagen — seien es Dampf- oder Strassenbahnen — doch mit ihnen in gute Verbindung bringen lässt und dessen Anwendung man für Boston im Auge behalten sollte.

Die Züge fahren alle 5 Minuten, denn das Handelsamt gestattet nicht, dass ein Zug eine Station verlässt, ehe der vorauffahrende Zug von der vorhergehenden Station abgefahren ist. Die elektrischen Antriebmaschinen sitzen auf den Achsen der Lokomotiven; alle Uebersetzungen sind auf diese Weise vermieden; das Geräusch ist infolge dessen wesentlich geringer als bei den Amerikanischen Wagen.

Greathead hat die Absicht, in dem neuen Tunnel der Centrallondonbahn, die 9,5 km lang sein wird, die Züge in sehr kurzen Zwischenräumen verkehren zu lassen. Zu dem Zweck will er selbstthätige Vorrichtungen schaffen, die verhindern, dass ein Zug elektrische Triebkraft erhält, wenn er dem vorauffahrenden Zuge zu nahe kommt. Ebenso soll es jeder Signalwärter in der Hand haben, die Kraft jederzeit von einem Zuge abzustellen.

Die Tunnel der Centrallondonbahn sollen 3,5 m Durchmesser erhalten, 0,3 m mehr als bei der bestehenden Bahn.

Metropolitan- und Distriktbahnen.

Die unterirdischen Dampfbahnen Londons gehören den Metropolitan- und Distriktgesellschaften, von denen sie auch vorwiegend betrieben werden. Die beiden Linien bilden eine zweigeleisige Gürtelschleife von 21 km Länge, auf der die Züge nach jeder Richtung in 10 Minuten Abstand verkehren. Ausserdem leiten mehrere Obergrundbahnen eine Anzahl Vorstadt- und Vorortzüge über die Untergrundstrecken, die dort an gewissen Punkten endigen und dann zurückkehren. Auch haben die beiden genannten Gesellschaften selbst Aussenstrecken (Obergrundbahnen) angelegt und von diesen sind ebenfalls Züge über den „Innenring“ und den sogen. „Aussenring“ geführt. Insgesammt verkehren auf der Tunnelbahn stündlich im Durchschnitt 18 und während einer kurzen Zeit Morgens und Abends 20 Züge. Damit ist aber die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht, die namentlich wegen der Schienenkreuzungen der anschliessenden Aussenstrecken nicht gesteigert werden kann.

Morgens und Abends sind die Züge nur in einer Richtung besetzt; tagsüber ist der Verkehr verhältnissmässig gering, aber man hat gefunden, dass es zweckmässiger und sogar billiger ist, abgesehen von den wenigen Sonderzügen, alle anderen Züge von früh bis spät in unveränderter Zahl im Betrieb zu erhalten, anstatt bei nachlassendem Verkehr einen Theil zurückzuziehen. Die erforderliche Betriebssicherheit ist nur durch ein auf das Sorgfältigste durchgearbeitetes System der Signalsicherung zu erreichen. Bei kurzen Stationsstrecken entlässt man einen Zug nicht früher aus einer Station, bis von der vorliegenden Station durch ein Signal die Anzeige kommt, dass der vorauffahrende Zug diese verlassen hat. Bei grösseren Stationsentfernungen lässt man den Zug bis zu vorgeschobenen Signalen vorziehen. Hier muss er halten, bis von der vorliegenden Station die Strecke frei gegeben wird. Bei Nebel, wenn die Maschinenführer die Signale nicht sehen können, stellen die Bahnen an jeder Signallaterne Wärter auf, die dem Maschinenführer die Stellung der Signale anzeigen.

Der Betrieb fängt um 4 Uhr früh an und endigt um Mitternacht. Die Stellwärter haben zweimalige Ablösung (3 Schichten) und daher etwas unter 8 Stunden Dienst. Sie erhalten einen Lohn von 24—30 ℳ. wöchentlich und sind jeden zweiten Sonntag dienstfrei. Die Maschinenführer haben 2 Schichten und etwa 10 Stunden Dienst. Ihr Lohn beträgt etwa 8 ℳ täglich. Die Heizer, welche ebensolange Dienst haben, erhalten wöchentlich etwa 28 ℳ. Lohn, die Zugschaffner ebensoviel. Jeder Zug hat 2 Schaffner.

Jede Umfahrt eines Innenringzuges dauert 70 Minuten. Die Fahrpreise betragen auf den kurzen Strecken 5, 7,5 und 10 ₰ für das Kilometer in den 3 Klassen.

Auf längeren Strecken betragen die Fahrpreise etwa nur ⅔ davon. Es werden Zeitkarten für die I. und II. Klasse mit 1-, 3-, 6-, 9- und 12monatlicher Gültigkeit ausgegeben, mit dem Recht unbeschränkten Gebrauchs. Rechnet man eine Hin- und Rückfahrt täglich, so ergibt sich eine Ersparniss von etwa 15 % für die kurze und von 30 % für die lange Gültigkeitsdauer der Karten.

Jede der beiden Bahnen befördert im Jahr etwa 40 Millionen Reisende. Sie zahlen die Dividende auf ihre Vorzugsaktien voll aus, der gewöhnliche Aktionär erhält wenig oder gar nichts. Das hat zum Theil seinen Grund in der kostspieligen Herstellung der Bahn die Kosten belaufen sich auf etwa 16 Millionen Mark für das Kilometer —, zum Theil tragen die Verhältnisse, unter denen das ursprünglich gezeichnete Geld flüssig gemacht wurde, die Schuld. Es wurde einestheils vom Nennwerth nur ⅓ baar eingezahlt und dann wurde an unrentablen Bahnerweiterungen viel Geld verloren. Vor etwas mehr als einem halben Jahrzehnt hatte die Untergrundbahn noch nicht die Form einer ringsgeschlossenen Schleife. Die Distriktbahn endigte in Mansion House, die Metropolitanbahn in Aldgate. Man glaubte, dass beide Bahnen an Verkehr und Rentabilität durch Herstellung eines Schlussstückes zwischen diesen beiden Stationen bedeutend gewinnen würden; man stellte demgemäss diesen Schluss des Ringes und gleichzeitig eine Abzweigung über Aldgate East nach Whitechapel, im Anschluss an die Ostlondonbahn, auf gemeinsame Kosten her. Doch scheint die Anlage, namentlich was die Distriktbahn betrifft, ein finanzieller Missgriff gewesen zu sein. Diese Bahn hatte eine Länge von etwas über 1,6 km zu bauen, die nur wenig einträgt.

Die Tunnelbahnen sind gezwungen, an 8 Punkten beständig Wasser zu pumpen, um ihre Linien trocken zu halten. Dass die Luft in den Tunneln nicht allzu stark verunreinigt ist, ist einerseits den grossen Luftschächten zu danken, die in gewissen Entfernungen angebracht sind — was natürlich die Inanspruchnahme werthvollen Baugeländes nöthig gemacht hat —, andererseits der Verwendung von Windrädern zuzuschreiben, die von Gasmaschinen getrieben werden. Das Geräusch in den Tunneln ist zweifellos geringer als in denen der Greathead'schen Bahn.

Die Tunnelbahnen dienen sowohl dem Stadt-, als dem Vorortverkehr. Fernzüge gehen auf sie nicht über, obwohl an verschiedenen Stationen umgestiegen werden kann, vorausgesetzt, dass die Reisenden kein schweres Gepäck führen. Für die Abfertigung von Koffern und anderen grossen Reisehindernissen ist nicht gesorgt. Der Versuch, dies zu thun, würde Verspätungen auf den Stationen herbeiführen; es wird daher für zweckmässiger gehalten, wenn die Fernreisenden den Weg von oder nach den Stationen oder ihren Wohnungen oder Hotels mit Droschken zurücklegen. Die Personenwagen der Untergrundbahnen haben dieselbe Einrichtung wie die der Obergrundbahnen; neuerdings gibt sich ein Bestreben kund, die Wagen leichter zu bauen.

Nach dem Gesagten ist zweifelhaft, ob die Untergrundgesellschaften jemals finanzielle Erfolge erzielen werden. Der Direktor der Distriktbahn versicherte, nur die Aussenstrecken hätten den Ruin der Bahn abgewendet. Diese Aussenstrecken können aber nicht mehr Züge in die Tunnel schicken, als bereits geschieht, denn man nimmt an, dass stündlich 30 Züge mit grösserer Bequemlichkeit auf einer geschlossenen Ringbahn im Kreise verkehren können, als 20 Züge, die den Anschlusslinien angehören. Das heisst, wenn Aussenstrecken an eine Ringbahn angeschlossen sind, machen die Verspätungen, die mit dem Ueberkreuzen der Geleise an den Verbindungsstellen und den Schwierigkeiten der pünktlichen Innehaltung der Fahrplanzeiten auf den Aussenstrecken verbunden sind, einen stärkeren Zugverkehr unmöglich. Je grösser die Zahl der Anschlusslinien, um so grösser auch die Verspätungen. Die Hebung des Verkehrs auf den Aussenstrecken würde der Distriktbahn ein Mittel bieten, ihre finanzielle Lage zu verbessern, wie sie dies thun muss, wenn die gewöhnlichen Aktionäre nicht leer ausgehen sollen, aber ihre Tunnelstrecke ist jetzt während der verkehrsreichen Morgen- und Abendstunden derart mit Zügen vollgepfropft, dass es nicht wohl möglich ist, diese Art des Verkehrs noch zu verstärken. Der Direktor Powell hat die Ansicht, dass eine Stadtbahn entweder eine ringförmig geschlossene Linie ohne direkte Verbindungen bilden solle — d. h. eine solche, bei der die Personen umsteigen, was sich allerdings, wie er zugibt, für die Londoner Distriktbahn als unrentabel herausstellen würde — oder aber, dass eine solche Bahn nach dem Prinzip der Radialbahnen gebaut werden solle. An dieser letzten Theorie der Radialbahnen hält auch, wie hier hinzugefügt werden möge, Greathead fest, der sie auch bei seinen ferneren Londoner Ausführungen zweifellos in die Wirklichkeit übertragen wird.

Dies der wesentlichste Inhalt des Cowes'schen Berichtes, soweit die Londoner Untergrundbahnen in Betracht kommen werden. Er verbreitet sich im Anschluss hieran über einen Entwurf für eine Pariser Stadtbahn, der allerdings greifbare Gestalt noch nicht angenommen hat, und kommt dann auf die Berliner Stadtbahn zu sprechen. Wenn den Deutschen Lesern auch im wesentlichen Bekanntes geboten wird, so dürfte es doch nicht uninteressant sein, zu erfahren, wie ein Fremder über diese hervorragende Anlage denkt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 393 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend die Aenderung des § 13 Abs. 2 der Vereins-Satzungen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 400 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereins-Versammlung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Subvention der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und die Eisenbahnen.

In mehrtägigen überaus stürmischen Sitzungen nahm das Oesterreichische Abgeordnetenhaus mit überwiegender Majorität die Regierungsvorlage an, welcher zufolge der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft eine unter bestimmten Voraussetzungen erst rückzahlbare Staatshilfe von 5 Millionen Gulden unverzinslich gewährt wird. Dieses einst so blühende Unternehmen hat in den letzteren Jahren keine Zinsen und noch weniger Dividenden zahlen können. Als Ursache dieses Niederganges wird u. a. auch der Wettbetrieb der Eisenbahnen geltend gemacht. Nun möchten wir im allgemeinen darauf hinweisen, dass Schiffe doch billiger als die Bahnen befördern sollten; sie haben weder Grund und Boden zu enteignen, noch Unter-, Ober- und Hochbauten zu führen und ersparen überdies die ungeheuren Bahnerhaltungs- und Ueberwachungskosten. Dagegen fällt der Stillstand ihres Betriebes während der schlechtesten Jahreszeit und die erhöhten Kosten der Bergfahrten nicht so schwer ins Gewicht, um jene Vortheile ganz aufzuheben. Es wurde auch in den Debatten auf die Prosperität der Rheinschifffahrt hingewiesen, welche besteht, ungeachtet auf beiden Seiten dieses Stromes ein lebhafter Eisenbahnverkehr herrscht. Von den übrigen bei diesen Debatten gefallenen, das Bahnwesen betreffenden Aeusserungen des Berichterstatters seien nur folgende hervorgehoben: die Wasserstrasse ist ein nothwendiger Bestandtheil eines rationell ausgebildeten Verkehrssystems und es ist Pflicht des Staates, ein solches Verkehrssystem zu entwickeln. — Man darf der gegenwärtigen Verwaltung die Anerkennung nicht versagen, dass sie die Frage der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn in äusserst günstiger Weise bereits gelöst hat. Sie hat den früheren ungünstigen Kohlenlieferungs-Vertrag in entsprechender Weise geordnet, sie hat auch einen zweckmässigen Peagevertrag über den Verkehr zwischen Fünfkirchen und Villany abgeschlossen. — Es war ein Fehler der früheren Verwaltung, dass sie dem Personenverkehre eine zu grosse Aufmerksamkeit zuwendete und übersehen hat, dass mit der Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Personenverkehr sich naturgemäss reduziren muss, dass es also durchaus unzweckmässig sei, kostbare Personendampfer zu bauen. — Die (von der Opposition geforderte) Aufhebung der Tariffreiheit steht in direktem Widerspruche mit den Ansichten aller Autoritäten bezüglich des Schifffahrtverkehrs. So gut die Tarifirung bei einer Eisenbahn möglich ist, so unmöglich ist sie bei der Schifffahrt. — Der grösste Theil unserer politischen und handelspolitischen Zukunft liegt im Orient und wir müssen die Entwickelung unseres Verkehrs mit dem Orient mit allen Mitteln fördern. Diese Freiheit des Verkehrs ist nöthig auf zwei Wegen, auf dem Seewege über Triest und auf dem Donauwege. Auf dem Seewege haben wir es versucht, durch den Lloydvertrag die Bedingungen für eine Entwickelung unserer wirthschaftlichen Verhältnisse zu schaffen. Die Eisenbahnfrage bildet ja auch einen Bestandtheil der Handelsverträge, und in der öffentlichen Meinung wurde wiederholt gesagt, dass durch die Handelsverträge der Verkehr mit dem Orient allen vertragschliessenden Theilen in gleicher Weise gesichert sei. So weit sind wir aber im internationalen Transportrechte im Eisenbahnwesen noch nicht gelangt, und es wäre eine Illusion, wenn wir uns dieser Auffassung hingeben würden. — Es ist undenkbar, dass bei uns an eine Transportsteuer gedacht wird wenige Tage nach dem Inslebentreten der Handelsverträge. Die bisherige Billetsteuer der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in Oesterreich und die Transportsteuer in Ungarn ist eine Ungerechtigkeit, weil sie gegen die Bestimmungen des Pariser Friedens vom Jahre 1856, dann des Vertrages zwischen Württemberg-Bayern und Oesterreich-Ungarn vom Jahre 1865 und die Schifffahrtakte des Londoner Vertrages vom 10. März 1883 verstösst. Bezüglich der Einführung dieser Steuern auch auf den Eisenbahnen hat man versucht, die Transportsteuer als eine Konsumsteuer zu bezeichnen und als ein Accessorium der Fahr- und Frachtgebühr darzustellen. Nichts ist unrichtiger, was der Berichterstatter umständlich und überzeugend nachweist.

Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Ueber mehrere diesfällige Petitionen hat der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses den Antrag gestellt, dass die Staatsverwaltung von ihrem Rechte, die Linien der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einzulösen, baldmöglichst Gebrauch mache. In sämmtlichen Petitionen wird darauf hingewiesen, dass die Tarife der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wesentlich höher seien, als jene der Staatsbahnen und dass hieraus den an dieser Bahn gelegenen industriellen und landwirthschaftlichen Betrieben mannigfache Nachtheile erwachsen. Die enge Verbindung, in welcher die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn mit der Nordwestbahn stehe, sei für die Erträgnisse der ersteren von Nachtheil, weil die Verwaltung der Nordwestbahn ein Interesse habe, so viel Frachtgüter als möglich auf die Linien der Nordwestbahn zu leiten und den Staat für die geringeren Einnahmen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn kraft der Staatsgarantie aufkommen zu lassen. Der Ausschuss selbst bemerkt, dass die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn in ihrer Entwickelung zurückgeblieben ist, und dass die Verhältnisse dieser Bahn stationär geblieben sind, während der Ertrag der Nordwestbahn einen wesentlichen Aufschwung zeigt. Dem Staate können aus der Einlösung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn keinerlei Nachtheile, sondern nur Vortheile erwachsen. Die Möglichkeit, dass im Ertrage der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch ihre Loslösung von der Oesterreichischen Nordwestbahn ein Rückgang eintreten könne, sei nahezu ausgeschlossen, während durch ihren Uebergang in den Staatsbesitz und den Staatsbetrieb sich in hohem Grade die Wahrscheinlichkeit ergebe, dass es der Staatsverwaltung möglich sein wird, die Ertragsfähigkeit dieser Bahn zu erhöhen. Die Bahnverbindung Wien-Berlin sei mit Benutzung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nur um 12 km länger als mittelst der Nordwestbahn; es werde daher der Staatsverwaltung ein Leichtes sein, der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn den Mitbewerb an dem grossen internationalen Verkehre zu ermöglichen und schon hierdurch allein eine wesentliche Steigerung des Erträgnisses ihrer Linien herbeizuführen. Es wurde auch vorgeschlagen, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn erst in dem Zeitpunkte einzulösen, in welchem dem Staate die Möglichkeit der Erwerbung der Nordwestbahn geboten sein werde. Dieser Meinung sei nicht zuzustimmen, weil die Linien der Nordwestbahn konzessionsmässig erst im Jahre 1895 bezw. im Jahre 1900 eingelöst werden können und hierdurch die Verstaatlichung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zu lange hinausgeschoben werden würde. Auch die Einlösungsbedingungen sind keine derartigen, dass sie ein Hinderniss für die baldige Verstaatlichung bilden könnten. Der Staat werde einfach, da das Reinerträgniss der Bahn weit hinter dem garantirten Erträgnisse der Bahn zurückbleibt, den Betrag des garantirten Erträgnisses an die Gesellschaft bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer zu bezahlen haben.

Eisenbahn Stanislau-Woronienka.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses über diese Regierungsvorlage empfiehlt deren Annahme dem Abgeordnetenhause mit folgender Begründung: Der Bau dieser Bahn liegt im gesammtstaatlichen Interesse und wird speziell durch das bisher der direkten Verbindung mit dem Hinterlande entbehrende Ostgalizien an das Ungarische Eisenbahnsystem angeschlossen. Auch die ökonomische Bedeutung der Bahn sei nicht gering anzuschlagen, da dieselbe die grössten in Galizien bestehenden und bis jetzt nur in geringem Maasse verwertheten Forstbestände durchschneide und nicht blos grosse Quantitäten für den Export liefern, sondern auch dazu beitragen kann, das vom Walde entblösste Podolien mit Nutz- und Brennholz zu versehen. Der uralte Verkehr von Stanislau und Kolomea nach Ungarn über den Tarlaronpass dürfte ebenfalls durch den Ausbau der Bahn einen bedeutenden Aufschwung erfahren.

Erstreckung bezw. Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die der Firma C. T. Petzold & Co. in Wien ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von einem geeigneten Punkte des zum Neudeker Eisenwerke führenden Flügels der Lokalbahn Chodau-Neudek bis zur Reichsgrenze bei Johanngeorgenstadt und von der Station Neurohlau dieser Lokalbahn nach Karlsbad zum Anschlusse an die Buschtêhrader Eisenbahn auf weitere 6 Monate verlängert. — Ferner die dem Ingenieur Franz Ipser in Wien und Konsorten schon früher ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Böheimkirchen der Staatsbahnlinie Wien-St. Pölten zur Haltestelle Spratzern der Staatsbahnlinie St. Pölten-Leobersdorf und von da nach

Frankenfels auf weitere 6 Monate verlängert, sowie die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine Variante der gedachten projektirten Lokalbahn von Ober-Grafendorf nach Markersdorf zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wien-Linz auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Einreihung von Wagen mit feuergefährlichen Gütern in Industrialzügen.

Das K. K. Handelsministerium hat in einem gegebenen Falle zugestimmt, dass in Industrialzüge von einer Maximalgeschwindigkeit von 15—20 km in der Stunde Wagen mit feuergefährlichen Gütern, denen jedoch explodirbare Güter nicht beigegeben werden dürfen, unter Hinweglassung der vorgeschriebenen Sicherheitswagen hinter der Maschine, eingereiht werden dürfen. Beim Transporte von explodirbaren Gütern wird jedoch mindestens ein Sicherheitswagen zwischen der Lokomotive und dem fraglichen Güterwagen einzuschalten sein.

Beförderung von Reisegepäck auch ausserhalb des Bahnhofes.

Die konzessionirten Lohndiener und Dienstmänner eines grösseren Badeortes beschwerten sich darüber, dass die am Bahnhof bediensteten Gepäckträger das Gepäck der ankommenden Reisenden gewerbsmässig nach allen Punkten des Kurbezirkes befördern. Die Verwaltungsbehörden der zwei unteren Instanzen erklärten, dass gemäss der Oesterreichischen Gewerbeordnung die Gepäckträger hierzu nicht berechtigt sind und verurtheilten dieselben zu einer Geldstrafe. Die betreffende Bahndirektion machte in einer Vorstellung dagegen geltend, dass die Bestimmungen der §§ 32 al. 2 und 59 al. 5 des Betriebsreglements den Eisenbahnen unzweifelhaft das Recht ertheilen, nicht blos Hand- und Reisegepäck, sondern selbst Frachtgüter den Parteien durch eigene Bedienstete zuzustellen, und dass daher ebensowenig wie ein Geschäftsmann, der seinen Kunden die gekaufte Waare ins Haus liefere, eine Eisenbahnunternehmung, die dem Publikum das Gepäck zustelle, das Gewerbegesetz übertrete, endlich, dass es den Reisenden wünschenswerth sei, dass das Gepäck in einer Hand bleibe. Diesen Erwägungen gab das K. K. Ministerium des Innern mit dem Bedeuten Folge, dass die der Gewerbeordnung nicht unterliegenden Eisenbahn-Gepäckträger nach § 32 des Eisenbahn-Betriebsreglements berechtigt sind, Reisegepäck vom Bahnhof in die Wohnung oder das Geschäftslokal der Reisenden oder umgekehrt zu befördern.

Unzulässigkeit des Anbindens der Signallaternen an die Laternenstützen.

Das Anbinden der Signallaternen ist erfahrungsgemäss für das Bahnpersonal mit Gefahren verbunden und können überdies derartig befestigte Signale nicht als zuverlässig erachtet werden. Die Bahnverwaltungen wurden deshalb von der K. K. Generalinspektion aufgefordert, dahin Verfügung zu treffen, dass die Möglichkeit der Befestigung der Signallaternen an den Wagen seitens der Zugbegleiter bereits beim Antritt der Fahrt, bezw. in den Personalwechsel-Stationen erprobt und im Falle der Unthunlichkeit der normalen Anbringung der Laternen für die Beistellung eines hierzu geeigneten Signalwagens rechtzeitig Vorsorge getroffen werde. Endlich ist gelegentlich des Abschlusses von Miethsverträgen mit Wagenleih-Gesellschaften darauf zu sehen, dass die Bremswagen mit der „Vereinsstütze“ ausgerüstet sind, bezw. ausgerüstet werden.

Das Ergebniss des Personenverkehrs auf den Ungarischen Staatsbahnen im Monat Januar d. J.

Dieses Ergebniss erregt fortwährend das Interesse im Auslande. Wiederholt wird das Königlich Ungarische Handelsministerium ersucht, dem Auslande die bezüglichen Daten zugänglich zu machen (da dieselben nur in Ungarischer Sprache veröffentlicht werden). Dem wird durch ein nächstens in Deutscher und Französischer Sprache erscheinendes, gegenwärtig in Arbeit befindliches Werk vollkommen entsprochen werden. Der Personenverkehr weist übrigens noch immer eine Steigerung auf, welche nach dem provisorischen Ausweise für den Monat Januar d. J. folgende Ziffern ergibt: Auf dem ganzen Netze der Ungarischen Staatsbahnen wurden 1 925 500 Personen (gegen 1 401 400 Personen im Monat Januar 1891) befördert, die Einnahme hierfür betrug 1 159 800 fl. (gegen 948 900 fl.), das Mehr beträgt somit 524 100 Personen und 210 900 fl., wozu noch ein Mehr von 7 000 fl. aus dem Gepäckverkehr kommt; an diesem Mehr von 217 900 fl. sind die verstaatlichten Linien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn mit 62 700 fl. betheiligt.

Die Ergebnisse der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1891.

Infolge des am 1. Juli 1891 in Kraft getretenen neuen Gütertarifs berechnete man den ungefähren Ausfall gegen das Vorjahr mit 2 Millionen Gulden für das halbe Jahr. Es ergibt sich jedoch aus den vorliegenden provisorischen Ausweisen, dass die ganzen Einnahmen der vom Staate betriebenen Eisenbahnen im Jahre 1891 die Summe von 66,9 Millionen Gulden betragen, somit um 1 349 000 fl. mehr als im Jahre 1890. Diese Ziffer wird noch eine Aenderung nach oben erfahren, weil die definitiven Abrechnungen nur bis Ende September reichen und dieselben erfahrungsgemäss stets eine höhere Ziffer als die provisorischen ergeben. Um die Wirkungen des neuen Gütertarifs zu beurtheilen, muss man jedoch die Ergebnisse des ersten und zweiten Halbjahrs auseinanderhalten. Aus den periodischen Ausweisen der Generaldirektion erhellt nämlich, dass die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Staatsbahnen im zweiten Halbjahr 1891 im ganzen nur um rund 5 000 fl. geringer waren, als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Man wird daher erst aus den definitiven Ausweisen ersehen, inwieweit die Verkehrssteigerung beigetragen hat, um die Wirkung der Tarifermässigung zu paralysiren. Allerdings dürften die Betriebsausgaben mit Rücksicht auf die erhöhten Leistungen im Verkehr eine nicht unbedeutende Steigerung erfahren und möglicherweise die Mehreinnahme von 1,34 Millionen Gulden aufgezehrt haben. Das Schlussergebniss der Bilanz wird aber in keinem Falle die Befürchtungen rechtfertigen, welche gehegt wurden und die Mindereinnahme von 5 000 fl. als Wirkung der Tarifreform bietet jedenfalls eine überraschend erfreuliche Thatsache.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Dezember 1891.

Von der mit Ende November 1891 ausgewiesenen Zahl von 149,5 km Eisenbahnen ist im Monate Dezember die Lokalbahn Steyr- (Pergern-) Bad Hall der Steyrthalbahn (15,7 km) und die Lokalbahn Cilli-Wöllan sammt Flügel nach Skalis der Steiermärkischen Landesbahnen (40,5 km) dem Verkehre übergeben worden. Es standen somit am Schluss des Monats Dezember in Oesterreich 93,3 km Eisenbahnen in Bauausführung. Darunter konnten die Theilstrecke Gojau-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, dann das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn, sowie das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf-Bruck a. d. Leitha der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft als nahezu vollendet betrachtet werden. Namhafte Baufortschritte waren zu verzeichnen: bei den Lokalbahnen Troppau-Bennisch und Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der genannten Bahneröffnungen und infolge der für den Eisenbahnbau nicht mehr günstigen Jahreszeit von 3 957 auf 1 942 vermindert.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Die ministerielle Vereinskommission hat dem bisherigen Centralinspektor der Carl Ludwigbahn, Kaiserlichen Rath Robert Eisner, die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt“ ertheilt. Die Hauptthätigkeit dieses Unternehmens wird bestehen in dem Kaufe und Verkaufe, sowie in der leihweisen Beschaffung und Vermiethung von Eisenbahnfahrzeugen jeder Art, insbesondere von Eisenbahnwagen und Behältnissen (Spezialwagen, Cisternen und Reservoirs), welche zum Transporte und zur Aufbewahrung von Flüssigkeiten geeignet sind. Die Gesellschaft ist auch zum Betriebe von Geschäften berechtigt, welche mit dem Eisenbahntransporte in Zusammenhang stehen. Der Konzessionirung sind langwierige Verhandlungen vorhergegangen, weil die K. K. Regierung infolge eines von dem Verwaltungsrathe der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft gegen die Errichtung des neuen Unternehmens eingelegten Protestes sich veranlasst gesehen hat, Gutachten bei verschiedenen Unterbehörden, insbesondere bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einzuholen. Das Kapital der neuen Gesellschaft ist mit 1 Million, getheilt in 10 000 Stück Aktien à 100 fl., bemessen und wurde von mehreren an dem Unternehmen direkt interessirten Firmen aufgebracht. Eine Begebung der Aktien ist vorerst nicht in Aussicht genommen; dieselben wurden einem Syndikate einverleibt, dessen Führung der Wiener Bankverein übernahm. Die Statuten dieser Gesellschaft, welch' letztere ihren Sitz in Wien hat, wurden bereits genehmigt.

Unzuständigkeit des Handelsgerichtes rücksichtlich einer Betriebsanordnung der Eisenbahnen (Rechtsfall).

Der Kohlenindustrie-Verein verklagte die Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Wien auf eine Entschädigung, weil durch die Anlage dieser Bahn die Klägerin in der unbeschränkten Ausnutzung ihres Kohlenlagers behindert wurde. Nur die II. Instanz erkannte die handelsgerichtliche Zuständigkeit an, während die I. und III. Instanz (K. K. O. G.) sich dagegen aussprach. Begründet wird die Unzuständigkeit des Handelsgerichtes damit, dass: 1. eine zum Bahnbetriebe nothwendige

Verfügung der Bahnverwaltung nicht als ein Handelsgeschäft im Sinne der Art. 272 und 273 des H.-G.-B. anzusehen ist; 2. ein gegen die Bahngesellschaft erhobener Schadenersatzanspruch, welcher darauf basirt, dass der Kläger durch eine solche Verfügung in der unbeschränkten Ausbeutung seines Eigenthumes gehindert wird, demnach nicht zur handelsgerichtlichen Zuständigkeit gehört. (Nr. 96 der „Gerichtshalle" 1891.)

Ausbildung von Eisenbahn-Fachingenieuren.

Im Januarhefte der „Zeitschr. des Ungar. Ingenieur- und Architektenvereins" ist an leitender Stelle ein Artikel mit obiger Ueberschrift erschienen.

Die Erregung berührend, welche im Eisenbahnwesen herrscht, und die Nothwendigkeit von Reformen auch in Ungarn betonend, meint der anonyme Verfasser, dass eine zukünftige Verbesserung der Zustände hierlands dadurch erreicht werden müsste, dass die Intensität der Arbeitsleistung der künftigen Beamten vergrössert würde, was nur durch höhere Bildung, mehr Wissen und durch das Heben des geistigen Niveaus möglich sei.

Als Norm möge aufgestellt werden, dass die Eisenbahnen niemand anstellen, der nicht durch vorgängige Fachbildung die zum Dienste nöthigen Kenntnisse erworben. Der Anfang hierzu sei in Ungarn dadurch gemacht, dass die zukünftigen Betriebsbeamten in Fachkursen gebildet werden; es ermangele jedoch noch, dass auch für die anderen Zweige des Eisenbahndienstes ähnliche Kurse errichtet werden.

Hauptzweck des Artikels ist aber, auf die Nothwendigkeit der Bildung von Fachingenieuren hinzuweisen.

In Ungarn, wo fast alle Eisenbahnlinien in einer Hand, in der des Staates, vereinigt sind und wo es nur eine technische Hochschule gibt, könnte die Sache einfach, weil einheitlich, durchgeführt werden. Es wären nicht nur Bau- und Bahnerhaltungsingenieure, sondern auch speziell solche für den Eisenbahn-Maschinendienst, ferner für den Betriebsdienst usw. zu bilden. Hierdurch würde sich die Eintheilung der Studienfächer auf dem Polytechnikum verschieben und es würde wohl eine solche für Wasserbau- und Kulturingenieure, für Wege- und Brückenbau-Ingenieure, für Elektrotechniker usw. sich ergeben, wovon jedoch auch all die anderen technischen Fächer profitiren würden, da doch nicht nur die ins Eisenbahnfach, sondern auch die in die übrigen technischen Zweige einschlägigen Wissenschaften von innen heraus so sehr sich entwickeln, dass es unumgänglich nöthig wird, eine Arbeitstheilung vorzunehmen. — Die Studien sollten jedoch theoretisch und praktisch betrieben werden, damit nicht jene Anomalie auch weiter bestehe, dass der absolvirte Ingenieur erst nach Antritt des Eisenbahndienstes — also auf Kosten seines Arbeitsgebers — sich die nöthigen Kenntnisse aneignet.

Das Studium (und Praktikum) möge sich auf alle, das Eisenbahnfach berührende, mit dem Dienste verbundene Gegenstände erstrecken, damit der das Polytechnikum verlassende zukünftige Beamte das ganze Feld übersehe, das ganze Getriebe kenne und das innere Wesen innehabe. Aus diesen Ingenieuren würden auch tüchtige Administratoren erstehen und es würde die Zurücksetzung der Techniker behoben werden. Auch die Nachfrage der Bahnen und das Angebot der Techniker würde sich regeln. Für die Uebergangszeit wären Fachkurse auf dem Polytechnikum in Budapest einzurichten.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Eine tiefe Verstimmung hat sich der Spekulation bemächtigt; die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen waren in der ersten Februardekade unbefriedigend und blieben hinter der vorjährigen gleichen Periode sogar zurück; und doch hatte man mit dem Eintritt der Wirksamkeit der neuen Handelsverträge eine enorme Verkehrsbewegung erwartet. Man hat nicht die (von uns noch zu besprechenden) Ursachen dieser allerdings befremdlichen Erscheinung erwogen. Dazu kam der Unmuth der gesammten Wiener Bevölkerung über den Beschluss des Ministerrathes, dass der Reichsrath noch früher vertagt werde, bevor die Vorlage über die Verkehrsanlagen, somit über die Stadtbahn zur Verhandlung komme; es wird nämlich ungeachtet der beschwichtigenden halbamtlichen Erklärung befürchtet, dass infolge dieser Verschleppung das gegenwärtige Baujahr unbenutzt verstreichen und die Schaar von Arbeitslosen erst im nächsten Jahre beschäftigt werden könne. Es unterlagen daher insbesondere die grossen Exportbahnen einem empfindlichen Kurssturz, welcher nur dadurch gemildert wurde, dass Berlin als Käufer auftrat. So notiren: Nordbahn 2835, Nordwestbahn 208, Elbethalbahn 226,75, Staatsbahn 285,25 und Südbahn 88. Nur internationale Wagenleih- (120,50) und Allgemeine Wagenleih-Anstalten (97,25) waren gesucht, weil eine Dividende von 9 fl., bezw. von 7,50 fl. in Aussicht steht.

Aus Frankreich.

Berichterstattung über Unfälle auf Lokal- und Strassenbahnen.

Nicht immer wird die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten von den auf Lokal- und Strassenbahnen vorgekommenen Unfällen in Kenntniss gesetzt, selbst wenn ihnen Menschenleben oder Gegenstände von erheblichem Werth zum Opfer gefallen sind. Es ist indessen von Wichtigkeit, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten, unter dessen Oberaufsicht die Präfekten nach Art. 21 des Gesetzes vom 11. Juni 1880 mit der Ueberwachung der fraglichen Bahnen betraut sind, genügend unterrichtet ist, um wenigstens prüfen zu können, ob nicht etwa allgemeine Maassnahmen zur Vermeidung der Unfälle oder zur Abschwächung ihrer Folgen getroffen werden müssen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die Präfekten durch Rundschreiben vom 30. Dezember 1891 ersucht, von den Staatsaufsichts-Oberingenieuren über jeden Unfall von einiger Bedeutung, der sich auf den Lokal- oder Strassenbahnen des betreffenden Departements ereignen sollte, einen umständlichen Bericht einzufordern und ihn begutachtet spätestens einen Monat nach dem Unfall dem Minister vorzulegen. Später wünscht der Minister Nachricht von den gerichtlichen Folgen des Unfalls, begleitet von etwaigen Bemerkungen des Oberingenieurs, zu erhalten, und schliesslich ist ihm in der ersten Februarhälfte jeden Jahres eine Uebersicht der im abgelaufenen Jahre vorgekommenen Unfälle vorzulegen.

Fahrpreisermässigung für Eisenbahnbedienstete.

Bereits seit 1880 bewilligen die verschiedenen Französischen Eisenbahngesellschaften ihren eigenen, sowie den Beamten anderer Französischer Netze unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit Fahrpreisermässigungen in der Weise, dass die Beamten nur ein Viertel des gewöhnlichen Tarifs (Militärtarif) für sich selbst und nur die Hälfte für ihre Familienmitglieder (Eltern, Frau und Kinder, soweit sie bei dem Beamten wohnen und von ihm unterhalten werden) zu entrichten haben. Nunmehr haben die Gesellschaften ausserdem beschlossen, einerseits den Beamten einmal jährlich für eine Reise über ein oder mehrere Netze für sich freie Fahrt und für ihre Familienmitglieder den Militärtarif (ein Viertel des gewöhnlichen Tarifs) zu gewähren, und andererseits den in einer Zone von 30 km in den Pariser Vororten wohnenden Eisenbahnbediensteten vierteljährliche, halbjährliche und jährliche Zeitkarten zum vierten Theile des Zeitkartentarifs zu bewilligen.

Gesetzentwurf, betr. Anstellung und Altersversorgung der Eisenbahnbeamten.

Die Abgeordneten Maurice Faure, Millerand, Lockroy, Poincaré, Montaut (Seine et Marne) und Bovier-Lapierre haben folgenden Gesetzentwurf eingebracht:

Art. 1. In dem der Veröffentlichung dieses Gesetzes folgenden Jahre hat eine von der Staatsverwaltung zu erlassende Dienstordnung zu bestimmen: a) die Aemter, die von den Eisenbahngesellschaften nur angestellten oder solchen Beamten, welche nach höchstens einjähriger Probedienstleistung angestellt werden müssen, übertragen werden dürfen; b) die Ursachen, auf Grund deren gegen angestellte Beamte die Strafen der Dienstentlassung oder der Versetzung in eine niedrigere Dienstklasse ausgesprochen werden dürfen.

Art. 2. Die Genehmigung der Ruhegehaltsklassen der Gesellschaften darf nur unter folgenden Bedingungen stattfinden: Jeder nach 15 Dienstjahren entlassene Beamte kann seine Ansprüche auf ein Ruhegehalt bewahren, wenn er den Betrag des vorgeschriebenen Gehaltsabzugs und, falls seitens der Gesellschaft ein Zuschuss geleistet wird, noch eine diesem Zuschuss gleichkommende Summe einzahlt. Jeder Lokomotivführer und Heizer hat nach 20 Dienstjahren ohne Rücksicht auf sein Lebensalter Anspruch auf Ruhegehalt; nach 15 Dienstjahren hat er auf sein Gesuch auf ein vorausgenommenes, seinen Dienstjahren entsprechendes Ruhegehalt Anspruch.

Art. 3. Die Angestellten einer oder mehrerer Eisenbahngesellschaften haben das Recht, untereinander Ruhegehalts- und Unterstützungskassen für sich und ihre Familien zu gründen und sich die ausschliessliche Verwaltung dieser Kassen vorzubehalten.

Ersatz des Telegraphen durch den Fernsprecher.

Gemäss einer Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. April 1891 hat die Nordbahngesellschaft auf den nur schwachen Verkehr besitzenden Linien Compiègne-Roy, St. Just-la Rue St. Pierre, Marcoing-Masnières und Aubigny au Bac-Aniche versuchsweise den Telegraphen durch den Fernsprecher ersetzt und bisher befriedigende Ergebnisse erzielt.

Die elektrische Beleuchtung des Pariser Ostbahnhofes.

Aus einem von dem Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur Siegler (Vertreter des Bahnerhaltungs-Oberingenieurs

der Ostbahn) in den „Annales des ponts et chaussées" veröffentlichten Aufsatze über die elektrische Beleuchtung des Pariser Ostbahnhofes entnehmen wir folgendes: Die Ostbahn wurde durch die seit einigen Jahren an ihrem Pariser Bahnhofe vorgenommenen Vergrösserungsbauten im Jahre 1888 dahin geführt, eine neue elektrische Beleuchtungsanlage zu schaffen. Nachdem der Entwurf durch Ministerialerlass vom 11. März 1889 genehmigt worden war, wurde er sofort zur Ausführung gebracht. Die ganze Anlage umfasst mehr als 71 km Leitungen, ferner 130 Bogenlampen verschiedener Bauart, besonders für die Gänge und Geleise, und 1 500 Edison-Swan-Glühlampen, von denen 1 100 auf die Verwaltungsgebäude entfallen. Die Vertheilung geschieht durch Verzweigung, wobei nur wenig hohe Spannungen erforderlich sind, so dass die Gefahr von Unfällen durch Erschütterung ausgeschlossen ist. Die Krafterzeugung geschieht durch drei Dynamomaschinen, von denen eine zur Aushilfe dient und von denen jede durch eine Dampfmaschine von 136 Pferdestärken getrieben wird; die Maschinen bilden also drei Gruppen, von denen jede aus einer (160 Umdrehungen in der Minute machenden) Verbunddampfmaschine und aus einer durch Riemen getriebenen, 300 Umdrehungen in der Minute machenden zweipoligen Dynamomaschine besteht. Im Wintervierteljahr 1889/90 betrug der Preis für die Bogenlampe von 7 Ampère 15,5 Cts. die Brennstunde und für diejenige von 5 Ampère 11,7 Cts.; für die Glühlampe von 16 Kerzen betrugen die Kosten 2 Cts. und für diejenige von 10 Kerzen 1,6 Cts. die Brennstunde, wobei nur Heiz-, Schmier- und sonstige für die Unterhaltung erforderliche Stoffe sowie die Arbeitslöhne, nicht aber die Aufsichts- und allgemeinen Kosten sowie die Lasten des Anlagekapitals in Anschlag gebracht sind. Durch die bisherigen Ergebnisse ist die ursprüngliche Berechnung, dass die elektrische Beleuchtung jährlich nur 8 000 Frcs. mehr als die Gasbeleuchtung kosten werde, im wesentlichen bestätigt worden.

Urtheil, betreffend Berechnung der Tarife.

Der Pariser Kassationshof hat in einem Urtheil vom 29. Juni 1891 den Grundsatz ausgesprochen, dass der Versender einer Waare, welche die Linien zweier oder mehrerer Eisenbahnnetze benutzt und für welche er lediglich die Anwendung des niedrigsten Tarifs beansprucht hat, von der Versandbahn nicht verlangen kann, dass sie unter den ihrem eigenen Netze fremden Tarifen denjenigen aussucht, welcher dem Versender selbst um den Preis der Lieferfristausdehnung auf einer mehr oder weniger verlängerten Benutzungsstrecke die grösste Ersparniss verschaffen würde. Dagegen ist die Versandbahn zur Aufsuchung desjenigen unter ihren eigenen oder Verbandstarifen mit Nachbarbahnen verpflichtet, welcher für den Versender die billigste Fracht ergibt.

Personalnachrichten.

Der Oberingenieur Durbach, Betriebsdirektor (chef de l'exploitation) der Ostbahn, ist in den Ruhestand getreten und wird der Hauptversammlung als Verwaltungsrathsmitglied an Stelle des verstorbenen Aimé Gros vorgeschlagen werden; zum Nachfolger von Durbach ist dessen bisheriger Assistent (chef de l'exploitation adjoint) Picard ernannt. Der Oberingenieur Mayer in Bona ist zum Betriebsdirektor (directeur de l'exploitation) der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft ernannt worden. Der ehemalige Generalgouverneur von Algerien, Tirman, ist zum Mitgliede des Verwaltungsraths der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft, der Generalsekretär Labbe zum Mitglied des Verwaltungsraths der Departements-Eisenbahngesellschaft, der Baron Jacques de Reinach zum Vizepräsidenten der Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft ernannt worden.

Der Bergbau-Oberingenieur Henry, Maschinendirektor (directeur du service du matériel et de la traction) der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ist im 46. Lebensjahre in Menton gestorben; er trat 1878 in den Dienst der Mittelmeergesellschaft und wurde 1882 zum Nachfolger von Marié befördert.

Eigerbahn.

Die Ingenieure Hans Studer in Interlaken und Emil Strub in Bern haben ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von der kleinen Scheidegg (Wegnernalpbahn) auf den Gipfel des Eiger eingereicht. Die Petenten bemerken in ihrem Gesuche: Als im Laufe der letzten Jahre die Projekte für eine Bahn auf die Jungfrau auftauchten, wurden sie in den engern und weitesten Kreisen warm begrüsst, und man wünschte lebhaft ihre Verwirklichung. Trotzdem konnte mit der Ausführung dieses Unternehmens nicht begonnen werden, und zwar tragen daran in erster Linie die dafür beanspruchten grossen Geldmittel die Schuld. — Inzwischen wurde die Wengernalpbahn in Angriff genommen, die nächstes Jahr in Betrieb gesetzt wird und bei ihrem höchstgelegenen Punkte, der 2,064 m ü. M. gelegenen Station Scheidegg, nahe am Eiger vorbeiführt. Nun kommt nach dem Ausspruche beinahe aller Besteiger des Eigers und der Jungfrau die Fern- und Rundsicht des ersteren Berges an Grossartigkeit und Schönheit derjenigen der Jungfrau zum mindesten gleich. Es lag deshalb der Gedanke sehr nahe, die Wengernalpbahn, welche beinahe die Hälfte der Höhendifferenz zwischen Lauterbrunnen und Eigerspitze überwunden, bis auf den Gipfel dieses Berges fortzuführen. Den Vortheil, verhältnissmässig billig gebaut werden zu können, besitzt gegenüber der projektirten Jungfraubahn eine Bahn auf den Eiger in hohem Maasse. Ferner fallen noch folgende Vorzüge der Eigerbahn schwer ins Gewicht:

Sie alimentirt in hohem Grade die Wengernalpbahn, zwischen deren Anfangs- und Endstationen Lauterbrunnen und Grindelwald sie liegt. Der Uebergang in die dünneren Luftschichten geschieht ganz allmählich und ist deshalb weit weniger nachtheilig für die Gesundheit. Die zwei Zwischen- und Aussichtsstationen mit den relativ kurzen Tunnels gewähren eine weit angenehmere und genussreichere Fahrt als der projektirte Jungfraubahntunnel. Dazu kommt noch als sehr vortheilhaft der Umstand, dass Passagiere, die für ihr Wohlbefinden in der dünneren Luftschicht der Eigerspitze fürchten, schon in einer Höhe von 2 990 und 3 470 m aussteigen und von dort aus eine wundervolle Fernsicht geniessen können. Der Gipfel des von Nebel viel freieren Eigers ist wegen seiner bedeutend grösseren Ausdehnung weit geeigneter für Anlage einer Station als derjenige der Jungfrau, wo ein Plateau künstlich erstellt werden müsste.

In technischer Hinsicht ist zu bemerken, dass der Bau der Eigerbahn keine ausserordentlichen Schwierigkeiten bieten wird und dass der Tunnel gleichzeitig an verschiedenen Punkten in Angriff genommen werden kann. Da der Tunnel durchgehends unter einem schmalen, stark vortretenden Felsgrat zu liegen kommt, können zahlreiche Seitenstollen eingetrieben werden und ist ein Zusammentreffen des Tunnels mit dem Eise ausgeschlossen.

Die Eigerbahn zerfällt in zwei Sektionen. Die erste Sektion zweigt ab von der höchst gelegenen, nahe am Fuss des Eigers befindlichen Station Scheidegg der Wengernalpbahn und steigt bis hinauf an den Fuss des Rothstockes, eines Ausläufers der Eigerkette. Die Maximalsteigung beträgt wie bei der Wengernalpbahn 25 %. Unterbau, Oberbau und Rollmaterial können nach den Normalien dieser Bahn ausgeführt werden. Die zweite Sektion nimmt ihren Anfang bei der oberen Station der soeben erwähnten Zahnradbahn und führt längs des westlichen Kammes des Eigers parallel mit dem Eigerweg in einem Tunnel nahezu geradlinig bis zur Spitze des Eigers. Diese Strecke wird mit zwei Drahtseilbahnen betrieben, von denen die untere etwa 1/3 und die obere etwa 2/3 der Eigerhöhe überwindet. Die untere Drahtseilbahn, 1 100 m lang, wird nach dem System der Bürgenstockbahn, die obere, 1 700 m lang, nach dem System der Salvatorebahn betrieben. Die erstere erhält jedoch, um grössere Differenzen der Betriebskraft möglichst herabmindern zu können, ein leichtes Gegenseil. Nach diesem Projekt ist also ein Umsteigen am obern Ende der untersten Seilbahn und in der Mitte der zweiten Seilbahn nothwendig. Die beiden Umsteigstationen, gleichzeitig Aussichtsstationen, werden mit der Oberfläche durch einen Seitenstollen verbunden. Die Station Rothstock liegt 2 355 m, die erste Zwischenstation 2 990 m, die zweite Zwischenstation 3 470 m und die Station Eiger 3 970 m über dem Meeresspiegel. Also beträgt die Höhendifferenz der zweiten Sektion 1 615 m. Das Geleise der zweiten Sektion ist zweischienig mit einer Spurweite von 1 m und erhält in der unteren Seilbahn eine automatische Ausweichung. In die Mitte der obern Seilbahn und in die obere Station der unteren Seilbahn kommt je ein fester Betriebsmotor zu stehen.

Der Tunnel kann nahe an der Oberfläche gehalten werden, wodurch die Anlage von Seitenstollen zur Förderung des Ausbruchsmaterials und bessere Beleuchtung des Tunnels ermöglicht wird. Ferner kann dadurch starken Luftströmungen gesteuert werden. Die Richtungsverhältnisse des Grates gestatten im weiteren die Einhaltung der vom Eisenbahndepartement für Seilbahnen festgesetzten zulässigen Grenze der Maximalsteigung von 60 %. Bei der bei ähnlichen Anlagen eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit von 1 m für die Sekunde ergibt sich eine Fahrzeit von 46 Minuten und mit Hinzurechnung des Zeitaufwandes für das Umsteigen von etwa 50 Minuten, wovon 20 Minuten auf die untere und 30 Minuten auf die obere Seilbahn entfallen. Es können demnach in einer Stunde 2 Fahrten ausgeführt und bei einem Fassungsraum der Wagen von je 40 Personen 80 Personen in der einen und 160 Personen in beiden Fahrrichtungen befördert werden. — Die Betriebskraft für die 2. Sektion liefert das Wasser der Sütschine bei Burglauenen. Vom Turbinenhaus in Burglauenen führt die aus etwa 6 mm starkem Kupferdraht bestehende Leitung nach den 7—8 km entfernten Sekundärstationen (Umsteigstationen). Daselbst wird je eine Reservelokomobile aufgestellt. — Der

Oberbau besteht aus Vignolschienen und eisernen Querschwellen, die in Betonguss versenkt und mit dem Unterbau verankert werden. Zur Streckenbegehung und damit der Wärter an jeder Stelle den Wagen bequem ausweichen kann, ist seitlich des Geleises eine durchgehende, in den Felsgrund ausgehauene Steintreppe angelegt. — Es wird für sämmtliche Eisen- und Stahlbestandtheile der Anlage ein gegen grosse Kälte möglichst indifferentes Material verwendet. — Die Anlagekosten sind zu 3 900 000 Frcs. veranschlagt, wovon 300 000 Francs auf die Zahnradbahn, und 3 600 000 Frcs. auf die Seilbahnen entfallen. Die Fahrtaxe für Hin- und Rückfahrt von Station Scheidegg bis Eigerspitze beträgt 20 Frcs.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Eboli-Reggio (Reggio Calabria-Battipaglia). Von dem 18 km langen Bauloose Gioja Tauro-Nicotera ist die Strecke ab Gioja Tauro bis Ricadi am 30. Oktober 1891 in Betrieb gesetzt worden, während der Rest bis Nicotera erst am 21. Dezember 1891 zur Eröffnung gelangen konnte; ausser dem Endbahnhof ist noch der Zwischenbahnhof Rosarno darin enthalten, beide zunächst nur für Personen-, Gepäck- und Eilgutbeförderung bestimmt.

Sizilisches Netz, Noto-Licata. Bezüglich der 65 km langen Strecke Noto-Modica theilt der „Popolo Romano" mit, dass, nachdem die Verwaltung sich anheischig gemacht hatte, mit der Eröffnung dieser Theillinie (bestehend aus den Bauloosen Noto-Rosolini-Pozzallo-Sampieri-Scicli-Modica) gegenüber den vertragsmässigen Festsetzungen vorzugreifen und dieselbe schon zum Zeitpunkt der Eröffnung der Ausstellung in Palermo betriebsfähig hergestellt zu haben, die Inbetriebnahme thatsächlich am 23/12. 91 hat stattfinden können, vorbehaltlich der späteren Vollendung in einigen nebensächlichen Einzelnheiten; auch die weiteren Strecken befinden sich in vorgeschrittener Bauausführung.

Cornia-Piombino. Nachdem bereits am 15/12. 91 die eingehende Prüfung der Brückenbauten stattgefunden, liegt über Eröffnung der 14,4 km langen Baustrecke Mittheilung noch nicht vor.

Parma-Spezia und Genua-Pisa. Die Gemeinsamkeitsstrecke mit der Ligurischen Linie ab Spezia bis Vezzano, doppelgeleisig zu betreiben, wurde am 17/12. 91 amtlich abgenommen und am 2/1. 92 dem Betriebe übergeben, am gleichen Tage auch der Bahnhof Vezzano für vollen Güterverkehr eröffnet.

Betrieb.

Lüftung grosser Tunnels. Infolge der guten Ergebnisse, welche die Vorrichtung des Ingenieurs Saccardo im Tunnel zu Pratolino gehabt hat (vergl. Nr. 85 S. 813 Jahrg. 1891 d. Ztg.), sind auf Anregung des Kriegsministeriums umfangreiche Versuche gerade in solchen grösseren Tunneln ausgeführt worden, in welchen erfahrungsgemäss durch Verschlechterung der Luft das Streckenpersonal und die Reisenden ausserordentlich belästigt werden. Diese Versuche sind in Verbindung mit dem gleichzeitig anzuwendenden, auf der Zugmaschine angebrachten „Luftzubringer" des Ingenieurs Valle vorzunehmen, welch letztere Einrichtung seit Ende 1888 mehrfach benutzt wird und sich für das Fahrpersonal bewährt hat, aber für die allgemeine Luftreinigung — zumal bei Durchfahrt grösserer Züge — in nicht geradlinigen Tunneln nicht genügte und dem Streckenpersonal somit wenig Erleichterung brachte.

Ladefrist-Verkürzung. Die während der Zeit der Weinlese zur Beseitigung des Wagenmangels auf 31 dabei hauptsächlich in Frage kommenden Bahnhöfen vorübergehend angeordnete Verkürzung der Fahrfrist für Frachtgut um ein Drittel, bei gleichzeitiger Verlängerung der Be- und Entladezeit gleichfalls um ein Drittel, hat nach den vorliegenden Berichten den Verkehrsbedürfnissen entsprochen.

Hafen Civitavecchia. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat die lange erwünschte bessere Ausnutzung des Hafens für Eisenbahnzwecke durch Vergrösserung und Regelung desselben unter ausgedehnter Anwendung von Zuführungsgeleisen bei der Regierung angeregt und eine durch die Finanzverhältnisse bedingte Zusage erhalten.

Sizilisches Netz. Für das Betriebsjahr 1890/91 wurde seitens der Hauptversammlung eine Gesammtverzinsung jeder Aktie mit 32,50 L. beschlossen.

Neapel-Nola-Bajano. Einem vorhandenen Bedürfniss entsprechend, sollen, zunächst nur für gewisse Züge, eine grössere Anzahl bequem gelegener Haltestellen, hauptsächlich an den Wegekreuzungen zu ebener Erde eingerichtet und mit einfacher Ausstattung versehen werden.

Mittelmeernetz. Aus der ordentlichen Hauptversammlung der Aktionäre für das 6. Betriebsjahr 1890/91 ist u. a. zu erwähnen, dass die Meinungsverschiedenheit mit der Regierung bezüglich des Betriebes der Römischen Sekundärbahnen — Verwendung des Rollmaterials betreffend — als erledigt und die Maassnahme der Schaffung neuer Gesellschafts-Obligationen als beendigt angegeben wurde.

Während die Gesammteinnahme des ganzen Netzes betrug: für 1885/86 106 051 281 L., für das 2. Betriebsjahr 112 900 745 Lire, für das 3. 119 125 132 L., für das 4. 119 344 573 L. und das 5. 121 601 074 L., somit eine mässig fortschreitende Zunahme aufwies, kamen für 1890/91 nur 117 343 477 L. auf; die Ursachen dieses wesentlichen Rückganges gegen das Vorjahr sind bezüglich der Personenbeförderung auf besondere Verhältnisse desselben zurückzuführen, die sich im letzten Betriebsjahre nicht wiederholten, wie die Pariser Ausstellung und dass aussergewöhnliche Zuströmen von Pilgern nach Rom. Bezüglich der Güterbewegung machte sich einestheils der gegen das Vorjahr minder bedeutende Bedarf an Getreide und Reis, die geringere Ernte an Wein, andererseits das Schutzzollsystem verschiedener in Frage kommender Länder sowie die in manchen grösseren Städten Italiens eingetretene Krisis im Bauwesen bemerklich; auch der zunehmende Gewerbfleiss des Inlandes verminderte die Einführung von ausserhalb. Ebenso hat der Durchgangsverkehr, besonders in Genua, sehr gelitten; im allgemeinen beschränkten sich die in Frage kommenden ungünstigen Verhältnisse keinesweigs auf Italien, sondern betrafen fast alle Staaten Europas. Trotz alledem muss darauf hingewiesen werden, dass vielfach, namentlich auf grösseren Bahnhöfen, die Betriebsmittel den Anforderungen des Verkehrs nicht immer gerecht werden konnten, abgesehen von verschiedenen Behinderungen des Betriebes.

Bezüglich der Ausgabe für den Betrieb ist noch zu bemerken, dass verschiedene durchaus erforderliche Anlagen (neue Bahnhöfe, Vergrösserung vorhandener, Bau des zweiten Geleises, Vermehrung der Schuppen und Werkstätten u. a. m.) diesmal grosse Ausgaben erforderten, ohne dass sich der mit Sicherheit davon zu erwartende Nutzen sofort bemerkbar macht; so werden einige Doppelgeleise, welche zuvörderst auf Grund militärischer Aufforderung angelegt wurden, ihre Verzinsung nur sehr allmählich einbringen können. Auch dürften die Kosten der Vermehrung an Personal sowie einzelner Aenderungen in den Verwaltungseinrichtungen, wie z. B. der mit grösserer Befugniss auszustattenden neuen Verkehrsabtheilung, nicht unerwähnt bleiben.

Für das darauf folgende Halbjahr Juli/Dezember 1891 war eine kilometrische Einnahme von 13 831 L. (gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres 218 L. weniger) auf den Hauptlinien und von 6 082 L. (mehr um 7,6 L.) auf dem Ergänzungsnetz zu verzeichnen; am 1. Januar 1892 befanden sich 4 153 km Hauptnetz und 679 km Sekundärnetz in Betrieb.

Minderwerthes Massengut. Vom 1. Januar d. J. ab wird auf den beiden grossen Netzen des Festlandes ein auf mindestens zwei Jahre Dauer bestimmter Versuch mit einem besonderen niedrigen Tarif für Frachtgut in Wagenladungen gemacht, und zwar für Abfall zum Düngen, sowie Torf, ungepresster oder in Brocken, in loser Verladung, kurzum Massengüter, welche ihrer Natur nach keinen hohen Frachtsatz vertragen können, durch Verbesserung des Ackerbodens jedoch der Landwirthschaft und damit dem Staatswesen gute Dienste zu leisten imstande sind. — Im Anschluss hieran hat die Handelskammer zu Modena bei dem Ackerbauministerium den Antrag gestellt, auch Lumpen und Knochen zu diesem ermässigten Frachtsatz zuzulassen; Entscheidung steht noch aus.

Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt. Die Verwaltung des Mittelmeernetzes hat derartige Karten für eine grössere Anzahl von Verkehrsbeziehungen, in welchen ausweislich der längeren Probezeit ein annehmbarer Bedarf sich nicht herausgestellt hat, mit Ende des Jahres 1891 eingehen lassen.

Nordmailand. Die Schwerkraftzüge auf der 30 km langen Strecke zwischen Invernigo und Bovisa, über die wir bereits in Nr. 59 S. 578 Jahrg. 1891 d. Ztg. berichteten, haben bei den vorläufigen Versuchen ein derart günstiges Ergebniss geliefert, dass die staatliche Aufsichtsbehörde die Verwaltung der Nordmailändischen Bahnen zur probeweisen Einführung der Güterbeförderung in geregeltem Dienst und in gedachter Art ermächtigt hat.

Ueber den gemeinsamen Verkehr mit den grossen Netzen wollen die Verhandlungen nicht recht vorwärts gehen, da über die Hauptgrundzüge noch Unsicherheit herrscht; Nordmailand hat sich daher zunächst damit begnügt, den Vertrag über den Gemeinschaftsverkehr auf der Linie Novara-Seregno noch um 6 Monate zu verlängern.

Neapel-Brindisi via Foggia, Schlafwagen. Nunmehr hat auch die Südbahngesellschaft für das Adrianetz zur Reise ab Neapel nach Brindisi und umgekehrt auf ihren Linien zur Bequemlichkeit der Reisenden (namentlich der Ausländer) mit der internationalen Schlafwagengesellschaft ein Abkommen dahin getroffen, dass allwöchentlich, vorläufig versuchsweise, ein kleiner Schlafwagen zu 10 Plätzen eingestellt

wird, welcher jeden Freitag von Brindisi und jeden Sonnabend von Neapel abfahren soll.

Bauten und Entwürfe.

Ceva-Ormea. Von den betheiligten Gemeinden ist eine Verlängerung der Linie derart vorgeschlagen worden, dass von dem Endpunkt derselben, zwischen den Küstenflüssen Boitè und Impero eine Gabelung nach den beiden Häfen von Oneglia und Porto Maurizio führen soll, während die beiden bestehenden Bahnhöfe dieses Namens fortab nur als einfache Haltestellen weitere Verwendung finden sollen.

Intra-Pallanza-Gravellona. Seitens des Provinzialvorstandes Novara ist dem Ministerium ein Entwurf für diese nur 13,1 km lange Linie vorgelegt worden, welcher einen sehr gewerbreichen Bezirk mit 60 000 Einwohnern und zahlreichen nennenswerthen Fabriken dem Verkehr erschliessen bezw. an das Mittelmeernetz anfügen soll; die Kosten werden auf rund 178 000 L. für das Kilometer veranschlagt, bei Schienen von 27,6 kg Gewicht für das laufende Meter. Das Gelände verursacht keine wesentlichen Bauschwierigkeiten, erfordert jedoch an Kunstbauten ausser einem Tunnel von 330 m Länge und 2 Brücken (eine von 3 Spannungen zu je 30 m, eine von 2 Bogen zu je 15 m) 6 kräftige Stützmauern von 53 bis 360 m Länge. Ausser den drei erwähnten Bahnhöfen ist noch eine Haltestelle (Fondo Toce) in Aussicht genommen.

Rom-Viterbo. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Ausführungsentwurf für die Schlussstrecke Capranica-Viterbo genehmigt; dieselbe ist 24,7 km lang, erhält die Haltestelle Barbarano, die Zwischenbahnhöfe Vetralla und S. Martino al Cimino und mündet bei dem Bahnhof Viterbo der Linie nach Attigliano in diese ein. Von grösseren Kunstbauten sind ein Tunnel (426 m) bei Viterbo, 6 Viadukte von 3—9 Bogen mit je 10 bis 14 m Spannung und eine Brücke von 16 m lichter Weite auszuführen.

Pavia-Abbiategrasso-Gallarate. Behufs nachdrücklicher Förderung dieser längst geplanten Verbindung bildete sich ein Ausschuss aus Vertretern der drei Städte.

Palermo-Corleone. Auf Anregung der Provinz soll diese Linie bis zur Provinzgrenze verlängert werden, für die Dauer der eigentlichen Konzession und mit gleicher Staatsbeihilfe.

Sparanisi-Gaëta. Die Gemeindevertretung von Formia dringt nach dem „Corriere di Napoli“ lebhaft auf die Ausführung eines Zweiggeleises vom Bahnhof Formia nach dem Meere, da bei der planmässigen Durchführung der Bahnanlagen Handel und Verkehr der Stadt in einer für den Küstenort unzuträglichen Weise geschädigt werden, und will der Verwaltung des Mittelmeernetzes gegenüber die entstehenden Anlagekosten selbst tragen.

Bau von Ergänzungslinien. Nachdem für den Staatshaushalt im Mai 1891 der auf Eisenbahnbauten zu verwendende Betrag vorläufig auf 50 Millionen Lire jährlich begrenzt worden, haben die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen für das Jahr 1892/93 in dem bezüglichen Gesetzentwurf nur 30 Millionen in Aussicht genommen, von denen etwa 0,5 Millionen auf Bahnhofserweiterungen und 12,5 Millionen auf allgemeine Beschaffungen entfallen würden; der Rest von 17 Millionen vertheilt sich auf den völligen Ausbau von 11 ganzen Linien und 5 einzelnen Strecken.

Sant' Ellero (bei Florenz)-Vallombrosa. Diese nur 7,6 km lange und auf rund 1 130 000 Lire veranschlagte Bahn, um deren Konzession gegenwärtig unterhandelt wird, ist eine schmalspurige Zahnradbahn nach Art der Rigibahnen (1 m Spurweite), von der nur 0,6 km waagerecht laufen; die grösste Steigung beträgt 22 %. Ausser dem Abgangsbahnhof Sant' Ellero (Linie Florenz-Rom) sind noch zwei Haltestellen Donnini und Fazzini beabsichtigt und auf der Hochebene Saltino, rund 1 000 m über Meereshöhe, soll ein Bahnhof mit Gasthaus entstehen. Einschliesslich des Rollmaterials stellen sich die Kosten auf rund 148 400 L. für das Kilometer.

Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf gebilligt und eine Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf 30 Jahre für zulässig erklärt.

Verbindungslinie bei Rom. Nachdem die ebengenannte Behörde auch die Verbindungslinie der Bahnhöfe Porta Cavalleggeri und Trastevere nach der Vereinbarung zwischen dem Ausschuss für die Bahn Rom-Viterbo und der Verwaltung des Mittelmeernetzes genehmigt, auch die Staatsbeihilfe von 3 000 L. für das Kilometer auf 70 Jahre zulässig befunden hat, ist zwischen dem Ministerium als Vertreter der Regierung und der Gesellschaftsvertretung des Mittelmeernetzes der bezügliche Vertrag abgeschlossen worden.

Varese-Porto Ceresio. Die nämlichen beiden Behörden haben auch die Vereinbarung über Bau und Betrieb dieser Bahn unterzeichnet.

Varese-Robarello. Behufs endgültiger Bildung der Gesellschaft waren Ende Dezember 1891 die Aktieninhaber in Varese zusammengetreten, zunächst für die (eben ertheilte) Konzession für die genannte Lokalbahn, für welche sich der Kostenanschlag mit Einschluss des Rollmaterials auf 360 000 L. beläuft; falls eine Verlängerung bis Selvapiana beschlossen werden sollte, bedarf es besonderer Konzession.

Isernia-Campobasso. An dem eigentlichen Schnittpunkt dieser Linie mit Benevent-Campobasso-Termoli, zwischen Vinchiaturo und S. Guiliano, bei Bosco Redole, soll unter diesem Namen ein neuer Bahnhof eingerichtet werden.

Rom-Carroceto. Für diese unmittelbare und abkürzende, etwa 50 km lange Verbindung ab Rom nach dem Bahnhof Carroceto (der Linie Rom-Nettuno) durch eine Lokalbahnlinie zeigt sich in den betreffenden Kreisen grosse Neigung; einleitende Schritte sind bereits gethan.

Bauten bei Lecco. Der Entwurf für Lecco-Taceno (Valsassinabahn), von der Südbahnverwaltung (Adrianetz) ausgearbeitet, liegt dem Ministerium seit Anfang November 1891 vor; für die Strecke Lecco-Ballabio findet die Zahnstange nach Abt's System Anwendung. — Die Ausführung der geplanten Seilbahn auf den Monte Barro, deren Länge 467 m einschl. eines Tunnels von 46 m misst und deren Kosten mit Einschluss eines Zwischenbahnhofs auf 250 000 L. veranschlagt sind, wird zumeist von den verfügbaren Mitteln abhängen. — Die Bauarbeiten an der Strecke Lecco-Bellano der Linie nach Colico werden eifrig gefördert, so dass dieselbe voraussichtlich im Mai d. J. wird eröffnet werden können, was zur Folge hat, dass gegenwärtig mit Ernst an die Erweiterung des Bahnhofes Lecco gedacht werden muss und u. a. durch etwa 20 000 cbm Kies und Steine die Sicherung bezw. Vollendung des Weges am See zu bewirken sein wird.

San Marino-Rimini. Das Oberhaupt des Freistaates hat die Konzession zum Bau einer schmalspurigen (1 m) Lokalbahn von 10 km Länge von San Marino nach Rimini für dessen Bezirk ertheilt; der Inhaber derselben hat für den Theil auf Italienischem Boden die Genehmigung mit der Bitte nachgesucht, die nach dem Gesetz zulässige grösstmögliche Staatsbeihilfe für möglichst lange Dauer zu gewähren.

Statistik.

Italiens Eisenbahnen, Betriebsjahr 1890/91. Die bauliche Länge sämmtlicher Bahnen des Königreiches, von privaten Gesellschaften nach dem Gesetz vom 27. April 1885 betrieben, war am 30. Juni 1891 = 13 277 km (gegen 13 114 km des Vorjahres), wovon auf die 3 grossen Netze 10 823 km entfielen, d. h. gerade 9 000 km auf Stamm- (Haupt-) Linien und 1 823 km auf Ergänzungs- (Neben- oder Sekundär-) Bahnen. Von den 163 km neueröffneter Strecken entfielen 62 km auf das Mittelmeernetz, 67 km auf das Sizilische, 9 km auf Sardinische Sekundärbahnen und 25 km auf Privatbahnen in eigener Verwaltung.

Die Baulänge an gedachtem Tage und die Roheinnahme für das Betriebsjahr 1890/91 stellte sich für

Mittelmeernetz:		
Hauptbahnen	4 191 km	110 316 228 L.
Sekundärbahnen	641 „	7 251 039 „
zusammen	4 832 km	117 567 267 L.
Adrianetz:		
Hauptbahnen	4 196 km	99 977 559 L.
Sekundärbahnen	1 014 „	6 778 192 „
zusammen	5 210 km	106 755 751 L.
Sizilisches Netz:		
Hauptbahnen	613 km	7 758 132 L.
Sekundärbahnen	168 „	732 303 „
zusammen	781 km	8 490 435 L.
Staatsbahnen im Betriebe der Venet. Baugesellschaft . .	140 km	1 115 300 L.
Sardinische Bahnen:		
Königliche Gesellschaft .	411 km	1 661 393 L.
Sekundärbahngesellsch. .	357 „	476 358 „
zusammen	768 km	2 137 751 L.
Kleine Bahnen in besonderer Verwaltung	1 546 km	10 413 930 L.
insgesammt	13 277 km	246 480 434 L.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Seilbahn Como-Brunate. Die Gesellschaft hat sich endgültig gebildet, die Satzungen genehmigt und den vorläufigen Verwaltungsrath ernannt; nach der „Lombardia“ wird gegenwärtig über die Auswahl aus den 5 vorliegenden Entwürfen entschieden.

Monreale-Seilbahn zu Palermo. Die für Januar in Aussicht genommene Eröffnung der eigentlichen Seilbahn bis zu den ersten Häusern von Monreale fand am 25/1. 92 statt.

Verkehrsüberwachung. Von dem Oberhaupt der Provinz Neapel ist neuerdings durch Erlass die Einsetzung

eines Ausschusses angeordnet worden, welcher die Oberaufsicht über den Betrieb von Trambahnen mit mechanischer Zugkraft führen soll. Unter Vorsitz eines Rathes der Präfektur setzt sich diese Behörde zusammen aus dem Leiter der Regierungsabtheilung, welche die Trambahnangelegenheiten bearbeitet, dem Vorsteher des Eisenbahn-Betriebsbezirks, dem Oberingenieur des Königlich technischen Amtes für allgemeinen Dienst, einem Abgeordneten der Provinz und einem maschinentechnischen Sachverständigen für Eisenbahnen und Trams mit mechanischer Zugkraft, hat berathende Stimme, sowie das Recht zu Vorschlägen. Zuvörderst hat der Ausschuss die sämmtlichen Trambahnen in Bezug auf den Betrieb und das Fahrmaterial einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, namentlich dahin, ob die bisher ergangenen Verfügungen zur Anwendung gelangt sind.

Sant'Anna-Seilbahn zu Genua. Mitte November vorigen Jahres fanden eingehende amtliche Proben statt, bei welchen ein mit 3 200 l Wasser gefüllter Wagen dem Gewicht von 45 Personen reichlich entsprach; die selbstthätige Bremse wurde während der Fahrt in Wirksamkeit gesetzt und brachte den Wagen ohne fühlbaren Ruck auf 0,9 m Entfernung zum Halten. Demnächst begann der öffentliche Betrieb am 26. 11. 92 in seither durchweg zufriedenstellender Weise.

Der von der Genueser Seilbahngesellschaft hergestellte Unterbau bildet einen 6 m breiten, in Mauerwerk sorgsam ausgeführten Viadukt, während die sämmtlichen festen und beweglichen Betriebstheile einschliesslich der (Brems-) Zahnstange nach Abt's System von der Nationalen Gesellschaft der Werkstätten von Savigliano geliefert wurden; der Betrieb erfolgt durch Wassergewicht. Die Spurweite beträgt 1,20 m; der Oberbau ist ausschliesslich in Stahl ausgeführt, sowie die Schwellen mit trapezoidalem Durchschnitt wie die Vignolschienen von 21 kg für das laufende Meter und die Zahnstange. Die Bahn hat nur ein Geleis bis auf eine in der Mitte befindliche Ausweiche für die Wagenkreuzung; die Länge beträgt 366,5 m, in der Neigung gemessen, und überwindet einen Höhenunterschied von 56 m. Die Neigung wechselt, beträgt am oberen Bahnhof 19,5 %, in der Mitte 14 %, am unteren Ende 18 %; letztere Strecke liegt in Krümmung und Gegenkrümmung von 150 m Halbmesser und 46 m Gesammtlänge. Die Wagen fassen 40 Reisende, davon 16 auf Sitzplätzen, die übrigen stehend; ihr eiserner Rahmen trägt die Wasserkessel von 5 cbm Raum und die beiden Bremsen, von denen die eine (Handbremse) die Fahrgeschwindigkeit regelt, die andere selbstthätig für den Fall eines Seilbruches eingreift. Das Seil, aus 72 Stahldrähten bestehend, ist 24 mm stark und auf eine Widerstandsfähigkeit von 25 000 kg geprüft, während das grösste Zuggewicht während des Betriebes sich nur auf 2 000 kg beläuft.

Trambahn Rovato-Iseo. Nach dem der Provinzialverwaltung Brescia vorliegenden Entwurf für die schmalspurige Ausführung dieser Trambahn in einer Länge von 13,2 km und der Spurweite von 0,75 m werden die Kosten für 1 km auf 12 755 L., für Fahrpark und Zubehör auf rund 6000 L., insgesammt auf 228 100 L., für 5 Tageszüge in jeder Richtung auf rund 60 L. tägliche Betriebskosten und rund 120 L. tägliche Roheinnahme (der Verkehr angenommen rund 150 Personen und rund 180 Centner Waaren täglich); somit auf rund 60 L. täglich Ueberschuss gleich 9,5 % des Anlagekapitals geschätzt. Auf Grund dieser Berechnungen würden 5 % zur regelmässigen Verzinsung und 4,5 % zur Anlage eines Reservefonds für grössere Wiederherstellungsarbeiten und Erneuerungen, sowie zur allmählichen Tilgung des aufgewendeten Kapitals verbleiben.

Verschiedenes.

Enteignungen. Nach dem abgeänderten Gesetzentwurf bezüglich der Enteignungen in öffentlichem Nutzen soll die Enteignung zu Gunsten von Provinzial- oder Gemeindebauten nach Anhörung des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten und des Staatsrathes durch Ministerialerlass, für die gesetzlich den Präfekturen und Provinzialverwaltungen zugewiesenen Fälle (Vizinalstrassen und Kirchhöfe) durch Präfekturbestimmung erfolgen; gegen letztere ist mit einer Frist von 30 Tagen Widerspruch bei der Regierung zulässig.

Personalien. Der frühere Oberleiter des Zugförderungs- und Verkehrsdienstes der Römischen Eisenbahnen, Herr Phil. Mari, zuletzt oberster Inspektor bei der Verwaltung des Mittelmeernetzes, ist auf sein Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden. Er war der älteste in der Verwaltung und der Nestor sämmtlicher Eisenbahnbeamten. Derselbe hat sich nicht allein durch eine grosse Thätigkeit, sondern auch durch seinen gediegenen Charakter und seine aufopfernde Vaterlandsliebe, von welcher er 1866 glänzende Beweise lieferte, um das Land wohlverdient gemacht. St.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Die Kaiserliche Regierung hat am 22. November 1891 der Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika (Usambaralinie) das Recht zum Bau und Betriebe *) einer Eisenbahn von Tanga nach dem unter 5° 9' 40" südlicher Breite und 38° 26' östlicher Länge am Pangani belegenen Orte Korogwe ertheilt. Die Bedingungen dieses Bau- und Betriebsrechts sind sowohl von den in Deutschland, als auch von den in den Kolonien anderer Staaten gebräuchlichen grundsätzlich verschieden. Zunächst ist weder eine etwaige Verstaatlichung, noch überhaupt ein Heimfall vorgesehen, das Betriebsrecht also zeitlich unbegrenzt. Ebensowenig ist die Vorlage der endgültigen Baupläne zur Genehmigung vorgeschrieben, sondern die Richtung der Bahn in ihren Hauptpunkten durch Einzeichnung in eine der Konzession beigegebene Karte bestimmt, und es bedürfen nach § 2 Abweichungen von dieser Linie nur dann der Genehmigung durch die Kaiserliche Regierung, wenn sie eine Verkürzung oder Verlängerung um mehr als $\frac{1}{10}$ derselben oder eine Verschiebung des Endpunktes um mehr als 10 km, gleichviel nach welcher Richtung, oder endlich eine Verschiebung des Anfangspunktes zur Folge haben würden. In § 3 ist die Spurweite auf mindestens 1 m festgesetzt; verpflichtet ist die Gesellschaft nur zur Herstellung eines Geleises, dagegen berechtigt, die Bahn jederzeit für doppelgeleisigen Betrieb einzurichten.

Baare Beihilfen oder Unterstützungen sind weder in der Form einmaliger Zuschüsse, noch in derjenigen einer Zinsengewähr bewilligt. Dagegen wird die Kaiserliche Regierung nach § 1 keinem anderen Unternehmer das Recht gewähren, eine die genannten Orte verbindende oder sonst zum Wettbewerb gegen die ganze Linie oder deren Theilstrecken geeignete Eisenbahn zu erbauen oder zu betreiben. Ferner tritt die Regierung nach § 4 alle Eigenthumsrechte, die ihr an dem zur Herstellung der Bahn einschliesslich der Baulichkeiten nöthigen Grund und Boden in der für doppelgeleisigen Betrieb erforderlichen Ausdehnung zustehen, ohne Entgelt an die Gesellschaft ab und wird auch dafür sorgen, nöthigenfalls im Wege der Enteignung, dass der Gesellschaft auch die dem Verfügungsrecht der Regierung nicht unterstehenden Ländereien, soweit sie zum Bahnbau erforderlich sind, von den Verfügungsberechtigten zu mässigen und angemessenen, von der Gesellschaft zu zahlenden Preisen lastenfrei zu Eigenthum überlassen werden. Alsdann gestattet die Regierung in § 5 der Gesellschaft, das zum Bau, zur Unterhaltung und Erneuerung der Eisenbahn nöthige Holz, sowie Erde und Steine aus den dem Verfügungsrecht der Regierung unterliegenden Wäldern und sonstigen Grundstücken unentgeltlich zu entnehmen, sofern dadurch die Grundsätze einer ordentlichen Waldkultur oder öffentliche Interessen nicht verletzt werden. Nach § 8 sind der Bahnkörper und alle zum Betriebe der Bahn gehörigen Gebäude und Anlagen von allen Grund- und Gebäudesteuern befreit; die gleiche Befreiung geniessen die infolge unentgeltlicher Zuwendung seitens der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft etwa in das Eigenthum der Eisenbahngesellschaft übergehenden Grundflächen mit ihren Zubehörungen, so lange sie in diesem Eigenthum verbleiben und noch nicht in Kultur genommen sind. Den in Kultur genommenen oder aus dem Eigenthum der Eisenbahngesellschaft ausgeschiedenen Grundflächen und den etwa darauf befindlichen Gebäuden wird während eines weiteren Zeitraums von 5 Jahren volle Befreiung von Grund- und Gebäudesteuern gewährt; nach Ablauf dieser Zeit geniessen sie jede Begünstigung, die ausser der vorgenannten für gleichartige Grundflächen oder Gebäude dritten Unternehmern seitens der Regierung hinsichtlich der Grund- und Gebäudesteuer gewährt werden wird. Nach § 9 gewährt die Regierung Zollfreiheit für diejenigen Materialien, Maschinen, Werkzeuge, Geräthe und sonstigen Gegenstände, welche zum Zweck des Baues, der Instandhaltung, der Erneuerung und des Betriebes der Eisenbahn in das Deutsch-Ostafrikanische Gebiet eingeführt werden.

Baufristen sind nur insofern vorgeschrieben, dass die Gesellschaft nach § 6 verpflichtet ist, innerhalb 6 Monaten nach Ertheilung der Konzession mit den Vorarbeiten zu beginnen und diese so schnell wie möglich zu Ende zu führen, jedenfalls aber innerhalb 4 Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, mindestens die Strecke von Tanga nach Malinaga (5° 8' 9" südl. Breite, 38° 50' 10" östl. Länge) fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben; jede weitere betriebsfähig fertiggestellte Bahnstrecke muss längstens innerhalb 3 Monaten nach ihrer Vollendung in Betrieb genommen werden. Erst wenn die Eisenbahngesellschaft die Reststrecke

*) Man kann es nur mit Freuden begrüssen, dass von amtlicher Seite das Fremdwort „Konzession" in solcher ungezwungenen Weise verdeutscht ist.

Malianga-Korogwe nicht innerhalb eines Zeitraumes von 20 Jahren nach der Konzessionsertheilung ausgeführt hat, darf die Regierung nach § 14 die noch nicht hergestellte Strecke aus eigenen Mitteln erbauen; indessen ist die Gesellschaft alsdann berechtigt, gegen Uebernahme der Selbstkosten die von der Regierung erbaute Strecke zu erwerben.

Die Freiheit der Gesellschaft bezüglich der Betriebsführung ist in § 7 nur durch die Verpflichtung beschränkt, wöchentlich in jeder Richtung mindestens einen Zug für Personen- und Güterbeförderung von einem Endpunkt der gesammten betriebsfähigen Strecke zum anderen abzulassen. Dieser geringe Zugverkehr wird aber dadurch ausgeglichen, dass die Gesellschaft gehalten ist, die Benutzung der Eisenbahn zu Güter- und Personentransporten mit Betriebsmitteln gleicher Art, wie sie selbst solche anwendet, oder mit Betriebsmitteln, die von ihr als geeignet anerkannt werden, anderen gegen Entrichtung eines Bahngeldes, das in einer den Tarifsätzen entsprechenden Höhe zu halten ist, und mit der Maassgabe, dass die eigenen Betriebsinteressen der Gesellschaft denjenigen anderer vorgehen, zu gestatten.

Die Festsetzung des Tarifs für den Personen-, Waaren- und Viehverkehr nach Berechnungsart und Höhe ist nach § 10 so lange dem ausschliesslichen Ermessen der Gesellschaft überlassen, als ihr nicht für zwei aufeinander folgende Geschäftsjahre aus dem Betriebe der Eisenbahn ein Reinertrag von mehr als je 10 % für das in dem Unternehmen jeweilig angelegte Kapital ausgewiesen ist. Sobald dieser Nachweis vorliegt, ist die Regierung befugt, eine Neuregelung des Tarifs zu verlangen und bei dessen Festsetzung mitzuwirken; die Gesellschaft kann aber Wiederherstellung derjenigen Tarifsätze, welche durch die neue Festsetzung beseitigt waren, beanspruchen, sobald während zweier aufeinanderfolgender Geschäftsjahre der Gesellschaft der Reinertrag nachweislich je 10 % des in dem Unternehmen jeweilig angelegten Kapitals nicht erreicht hat. Die gleichen Bestimmungen gelten für das Bahngeld. Die Tarif- und Bahngeldsätze sind in einer dem örtlichen Bedürfniss und den vorhandenen Bekanntmachungsmitteln genügenden Weise zu veröffentlichen, auch der Regierung zunächst bei Eröffnung des Bahnbetriebes bezw. der einzelnen Strecken und sodann von Fall zu Fall anzuzeigen. Den Regierungskommissaren steht das Recht auf Einsichtnahme der Bücher der Gesellschaft zu. Bezüglich der für Rechnung der Regierung gehenden, unmittelbaren Verwaltungszwecken dienenden Sendungen jeder Art hat die Gesellschaft nach § 11 Frachtsätze in Anwendung zu bringen, die um 25 % niedriger sind als die niedrigsten irgend einem anderen Auflieferer oder Empfänger berechneten Sätze. Diese fast unbeschränkte Bewegungsfreiheit der Gesellschaft dürfte schwerlich einer anderen Eisenbahngesellschaft beschieden sein, namentlich da ihre Befugnisse zu eigenmächtiger Festsetzung der Fahrten und Tarife nach § 15 erst 50 Jahre nach der Betriebseröffnung erlöschen und die Regierung auch dann nur solche Anordnungen treffen kann, die den Betrieb der Eisenbahn noch nutzbringend lassen.

In betreff der Leistungen für die Zwecke des Postdienstes hat die Gesellschaft nach § 12 die gleichen Verpflichtungen, welche sich für die im Deutschen Reiche betriebenen Eisenbahnen aus dem Eisenbahn-Postgesetze vom 20. Dezember 1875 und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ergeben, jedoch mit der Erleichterung, dass an Stelle der Art. 2, 3 und 4 des Gesetzes auf die Dauer von 20 Jahren die im Erlass des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 getroffenen Bestimmungen gelten, insofern nicht noch weitergehende Erleichterungen gewährt werden. Wenn in den Verhältnissen der Bahn durch Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch die nach der Entscheidung des Reichs-Eisenbahnamts zu Berlin es nicht mehr angemessen ist, das Unternehmen wie eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung zu behandeln, hat die Gesellschaft die gleichen Verpflichtungen ohne Einschränkung, welche das Eisenbahnpost-Gesetz nebst Vollzugsbestimmungen den Deutschen Eisenbahnen auferlegt.

In betreff der Telegraphenanstalten der Gesellschaft gilt nach § 13 im Verhältniss zur Reichs-Telegraphenverwaltung folgendes: 1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, soweit sie selbst Telegraphenanlagen unterhält und solange die Reichs-Telegraphenverwaltung nicht selbst Telegraphenleitungen herstellt, die Eisenbahnbetriebsleitungen dem Privat-Telegraphenverkehr in sinngemässer Anwendung der Telegraphenordnung für das Deutsche Reich nebst Ausführungsverordnungen zu eröffnen und die Telegramme unter Anwendung der von der Reichs-Telegraphenverwaltung festzusetzenden Tarife anzunehmen und zu befördern. Für die Beförderung und Gebührentheilung der Telegramme finden bis auf weiteres die vom Reichskanzler am 7. März 1876 erlassenen Bestimmungen über die Benutzung der innerhalb des Deutschen Reichs-Telegraphengebietes gelegenen Eisenbahntelegraphen zur Beförderung von nicht den Eisenbahndienst betreffenden Telegrammen sinngemässe Anwendung mit der Maassgabe, dass der Gesellschaft für jedes Telegramm ohne Rücksicht auf Wortzahl, Herkunft und Bestimmung eine feste Gebühr von 11 Pesa überwiesen wird. 2. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Antrag der Reichs-Telegraphenverwaltung die von dieser gewünschten Telegraphenleitungen längs der Bahn, unter Umständen an etwa bereits vorhandenen Eisenbahn-Telegraphengestängen, gegen Erstattung der Selbstkosten herzustellen, demnächst auch für Rechnung der Reichs-Telegraphenverwaltung dauernd betriebsfähig zu erhalten und gleich den Bahnanlagen regelmässig zu beaufsichtigen. Die erforderlichen Materialien werden u. a von der Reichs-Telegraphenverwaltung zur Verfügung gestellt werden. 3. Falls letztere beabsichtigt, selbständig Telegraphenlinien längs der Eisenbahn anzulegen, kommt für die Beziehungen zwischen der Reichs-Telegraphenverwaltung und der Eisenbahngesellschaft der Bundesrathsbeschluss vom 21. Dezember 1868, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Telegraphenverwaltung, sinngemäss zur Anwendung.

Der Plan einer Eisenbahn Bagamoyo-Dar-es-Salaam wird fürs erste nicht zur Ausführung gelangen, da sich nach dem Berichte, den der von München aus nach Ostafrika entsandte Ingenieur Proksch nach seiner Rückkehr erstattete, der Bahnbau mit Rücksicht auf die ausserordentlich hohen Baukosten für Privatunternehmer als unausführbar erweist.

Kapland.

Aus dem am 22. Dezember 1891 der Hauptversammlung der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft erstatteten Bericht ist folgendes zu erwähnen: Am 30. April 1889 unterbreiteten die Gründer des Unternehmens der Regierung eine Denkschrift, in der es als Zweck der Gesellschaft bezeichnet wurde: 1. die in Kimberley endigende Eisenbahn und Telegraphenleitung nordwärts in der Richtung des Zambesi zu verlängern, 2. die Einwanderung zu ermuthigen, 3. den Handelsverkehr anzuregen, und 4. Bergbau zu treiben. Zugleich verständigte man die Regierung, dass Privatpersonen bereits das zum Bau der Anfangsstrecke der Eisenbahn sowie zur Verlängerung der Telegraphenleitung von Mafeking aus erforderliche Kapital gezeichnet hätten. Nachdem alsdann der Gesellschaft am 29. Oktober 1889 ein Königlicher Freibrief ertheilt worden, war es ihre erste Sorge, in Afrika Anordnungen zur Verlängerung der in Kimberley, nahe der Westgrenze des Oranje-Freistaates, endigenden Kolonialbahn nach Norden zu treffen. Auf Grund von Abkommen mit dem Britischen Vertreter in Südafrika und mit der Kapregierung wurde diese Linie von Kimberley bis Vryburg ohne Kosten für die Gesellschaft fortgesetzt, dagegen hat letztere ihre Verlängerung bis Mafeking übernommen. Die Erdarbeiten an der Linie Kimberley-Vryburg begannen am 2. November 1889 und am 23. Dezember 1889 legte man bereits die ersten Schienen von Kimberley aus. Die Bauarbeiten wurden jederzeit kräftig gefördert; als alle Materialien bereit waren, legte man täglich 1600 m Schienen. Am 3. Dezember 1890 wurde die Strecke Kimberley-Vryburg dem Betriebe übergeben, so dass man kaum ein Jahr gebraucht hatte, um 126 Meilen Eisenbahn zu bauen. Die Englische Regierung hat als Beihilfe für den Bau der Linie Kimberley-Vryburg 6000 Geviertmeilen Landes in Betschuanaland überwiesen; 4000 wurden hiervon der Kapregierung überlassen, während 2000 der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft verbleiben und im Verein mit ferneren 6000 von der Britischen Regierung überwiesenen Geviertmeilen Landes als Beihilfe für den Bau der Strecke Vryburg-Mafeking dienen sollen.

Oranje-Freistaat.

Nach den letzten Depeschen aus Kapstadt ist die von Colesberg im Kapland über Bloemfontein, der Hauptstadt des Oranje-Freistaates, nach Johannesburg, dem Mittelpunkt der Goldgruben des Transvaal, führende Eisenbahn derart gefördert worden, dass sie bereits bis Kronstadt, kaum 200 km von Johannesburg, vollendet ist und dass sie sich bis zum April dieses Jahres dem Goldlande bis auf 50 km genähert haben wird. Der Anschluss an die Linie des Transvaal dürfte demnach im laufenden Jahre zu erwarten sein.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Nach einem Bericht des Französischen Konsuls in Pretoria hat eine Französische Gesellschaft die Konzession für eine neue Eisenbahn erhalten, die von der Linie der Niederländisch-Südafrikanischen Gesellschaft ausgeht, die Ebenen östlich von Lydenburg durchzieht und an einem noch zu bestimmenden Punkte des Bergwerksbezirks von Selati endigt.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Ueberschreitung der Amtspflicht seitens des Stationsvorstehers behufs Verhütung einer Gefährdung.** Aus den Entscheidungsgründen: Der Angeklagte hat als Stationsvorsteher den X., als derselbe gegen das Verbot des § 61 des Bahnpolizei-Reglements auf einen in Bewegung befindlichen Zug gesprungen war und mit dem einen Fusse das obere Trittbrett, mit dem anderen bereits die Plattform erreicht hatte, zurückgerissen, ihn hierdurch zu Falle gebracht und eine Beinverletzung desselben verursacht. Die Revision des aus § 230 R.-Strf.-G.-B's. verurtheilten Angeklagten ist verworfen aus folgenden Gründen: Die Amtspflicht würde innerhalb ihrer Grenzen die Rechtswidrigkeit des Handelns ausschliessen. Der erste Richter nimmt jedoch eine Ausschreitung an. Diese Annahme kann nicht für rechtsirrig erachtet werden. Der Angeklagte hatte über Dasein und Umfang des Rechts zur Gewaltanwendung nach Lage des Falles zu befinden. Der Zweck der zutreffenden Maassregeln ergibt die Grenze. Der Beamte handelt offenbar nicht dem Zwecke der Verbotsvorschrift entsprechend, wenn er die Gefährdung, welche die Vorschrift verhüten will, nämlich das Verunglücken bei dem Einsteigen durch Zurückreissen des einsteigenden Fahrgastes selbst herbeiführt. Konnte und musste der Beamte die Verletzung voraussehen, wie von dem ersten Richter festgestellt worden, so ist damit die Fahrlässigkeit des Handelns des Beamten gegeben. Da die verbotene Handlung bereits geschehen war, so konnte auch nicht mehr von einer zwangsweisen Hinderung dieser Handlung, sondern nur von der nach § 63 des Bahnpolizei-Reglements zulässigen Sistirung des Schuldigen die Rede sein, einer Maassregel, welche, wie der erste Richter ausführt, ohne eine derartige Gefährdung des Kontravenienten durch andere Mittel ausgeführt werden konnte und musste." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 17. September 1891; R. 1974/91; Jurist. Wochenschr. 1891. S. 500 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Lawinenstürze und Lehnenabrutschungen war der Gesammtverkehr in der Strecke:

Langen-Bludenz	vom 6/2.	bis 11/2.,
Hieflau-Gstatterboden	„ 7/2.	„ 12/2.,
Rosenau-Waidhofen	„ 8/2.	„ 12/2.,
Aussee-Obertraun	„ 6/2.	„ 13/2.

l. J. eingestellt.

Ausserdem ist seit 7/2. l. J. die Strecke Erzberg-Eisenerz aus dem gleichen Anlasse unterbrochen.

Wien, am 13. Februar 1892. (310)

2. Güterverkehr.

Am 1. März 1892 treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen den mit entsprechenden Abfertigungsbefugnissen ausgerüsteten Stationen der Bezirke Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln linksrh., Köln rechtsrh. und Oldenburg einerseits und der Viehladestelle Rummelsburg (bei Berlin) des Bezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Februar 1892. (311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 30. Januar d. J. für die Artikel Eisen, Blech usw. im Verkehr von Deutschland und den Niederlanden nach den in obiger Bekanntmachung genannten Stationen Wilna usw. auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich eingeführte, erst vom 1. April 1892 neuen Stils in Kraft tretende Tariferhöhung findet nur auf den Verkehr über Wirballen bezw. Grajewo lt. Theil I, Tariftabelle I bezw. II, III und IV, des Importtarifs (Heft IV) Anwendung.

Bromberg, den 12. Februar 1892. (312)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 20. Februar l. J. ab wird die Station Tetingen in Luxemburg mit den für Oettingen-Rümelingen bestehenden bezüglichen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 5 (für Eisenerze etc.) einbezogen. (313)

Frankfurt a. M., den 16. Februar 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Maisverkehr. Die Gültigkeit des für die Zeit vom 15. Januar 1892 bis Ende März 1892 eingeführten Ausnahmetarifs für Mais wird bis 30. Juni 1892 verlängert. Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass das Auf- bezw. Abladen der Maissendungen auf die bezw. von den Eisenbahnwagen auch in den Rumänischen Stationen Sache der Parteien ist, sofern nicht die Eisenbahnverwaltung diese Leistungen gegen die in dem betreffenden Lokaltarife bestimmten Gebühren selbst übernimmt.

Breslau, den 17. Februar 1892. (314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. Die im Heft I des Deutsch-Russischen Gütertarifs zu § 51, Seite 18 bis 22, enthaltenen Zoll- und Steuervorschriften finden auch auf die Stationen Odessa und Rostow a. Don, woselbst sich gleichfalls Zollämter befinden, Anwendung, und sind die auf Seite 18 des bezeichneten Hefts in Nr. 2 und Nr. 3 zweiter Absatz, sowie auf Seite 22 in Nr. 9 aufgeführten Russischen Zollämter durch Hinzufügen der Stationen Odessa und Rostow a. Don zu vervollständigen.

Bromberg, den 9. Februar 1892. (315)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. April 1890. Am 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarife ein Nachtrag III in Kraft, in welchem die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen in der Generalkonferenz vom 18. Dezember 1891 gefassten, gültig gewordenen Beschlüsse durchgeführt sind. Durch die beschlossenen Aenderungen werden, abgesehen von einer Einschränkung der frachtfreien Beförderung der zu Fleischsendungen verwendeten Ladegeräthe und einer Frachterhöhung bezüglich derjenigen Holzwaaren des Spezialtarifs II, welche aus ausländischen Holzarten hergestellt sind, durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge des Nachtrags zum Preise von 30 ₰ für das Stück können von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) im Monat März d. J. bezogen werden; bis dahin wird auf Verlangen von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen über vorbezeichnete Frachterhöhungen nähere Auskunft ertheilt.

Berlin, den 15. Februar 1892. (MG316)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets. Am 20. Februar 1892 treten für den Versand von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Döbern b. Forst, Drossen, Kölzig, Schmagorei und Wolfshain nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie von Döbern b. Forst, Drossen, Görlitz, Gross-Räschen, Kölzig, Muskau, Schmagorei, Senftenberg, Strassgräbchen, Vetschau, Weisswasser und Wolfshain nach verschiedenen Berlin vorgelegenen diesseitigen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Februar 1892. (MG317)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1890. Mit dem 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält u. a. Bestimmungen über die Zulassung unfrankirter Aufgabe von Sendungen lebender Thiere und ihre Belastung mit Nachnahme, die Erhebung von Reugeld für Fahrzeuge und lebende Thiere und die Tarifirung von Eisenbahnfahrzeugen. Durch diese Tarifänderungen werden lediglich Verkehrserleichterungen bezw. Frachtermässigungen herbeigeführt. Druckabzüge des Nachtrags können im Monat März d. J. von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 15. Februar 1892. (MG318)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Die in den Tarifheften 1 bis 3 vom 1. September 1889 sammt Nachträgen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für die Beförderung von in Bierwagen leer zurückgehenden Bierfässern treten mit 29. Februar 1892 ausser Kraft.

Insoweit jedoch nicht an deren Stelle im Süddeutschen Eisenbahnverbande durch den Ausnahmetarif für Bier und leer zurückgehende Bierfässer (Pilsen etc.-Süddeutschland) vom 1. März 1892 neue Frachtsätze zur Einführung gelangen, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1892.

München, den 10. Februar 1892. (319)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März l. J. gelangt der Theil II, Heft 1 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** zur Einführung.

Derselbe enthält Tarifsätze für den Klassengüterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterreichische Linien) und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau-Marchegg und Simmering-Bruck a. L.) einerseits, dann Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

a) Theil II Tarifheft Nr. 1 für den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr vom 1. November 1879 nebst Nachträgen und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen etc.;

b) Theil II Tarifheft Nr. 2 für den Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr vom 1. August 1883 nebst Nachträgen und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen.

Der Preis des Tarifs beträgt 3,50 *M.* für das Stück.

München, den 1[5]. Februar 1892. (320)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr Bayern-Elsass-Lothringen. Mit sofortiger Gültigkeit wird für zweiachsige Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufend, von Amanweiler Grenze nach Eger ein Frachtsatz von 78,28 *M.* eingeführt.

Wenn auf dem laufenden Wagen ein zweiter solcher Wagen verladen ist, wird die doppelte Fracht berechnet.

München, den 15. Februar 1892. (321)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Bayerischer Cementverkehr. Am 1. März 1892 gelangt der Nachtrag III zum Ausnahmetarife vom 1. Juni 1890 für die Beförderung von Cement ab Kiefersfelden und Kufstein nach Böhmen zur Einführung.

München, den 14. Februar 1892. (322)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nachdem vom 1. Januar d. J. an der Lokalbahn-Zuschlag für den Verkehr nach und von Marquartstein und Staudach in Wegfall gekommen ist, sind auf Seite 13/14 des Nachtrags VII zum Tarifheft 1 vom 1. Mai 1887 und auf Seite 13 des Nachtrags II zum Tarifheft 2 vom 1. Juni 1889 (im Hannover-Bayerischen Verbandsverkehr) die Anstossbeträge für die genannten beiden Stationen entsprechend geändert worden. Näheres ist bei den Güterabfertigungen der Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 17. Februar 1892. (323)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Spiritus treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Prag Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag K. F. J. B. transit K. K. St. B.	42 ₰
„ Lieben Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	
„ Kolin Oe. N. W. B., St. E. G.	83 „
„ Pardubitz Oe. N. W. B., St. E. G.	98 „
„ Smiritz	92 „
„ Raitz	149 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Prag Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag K. F. J. B. transit K. K. St. B.	37 ₰
„ Lieben Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	
„ Kolin Oe. N. W. B., St. E. G.	78 „
„ Pardubitz Oe. N. W. B., St. E. G.	93 „
„ Smiritz	87 „
„ Raitz	144 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Prag B. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Prag Anglobank Oe. N. W. B.	
„ Prag K. F. J. B. transit K. K. St. B.	86 ₰
„ Lieben Oe. N. W. B., St. E. G.	
„ Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B.	
„ Kolin Oe. N. W. B., St. E. G.	127 „
„ Pardubitz Oe. N. W. B., St. E. G.	142 „
„ Smiritz	136 „
„ Raitz	193 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. Februar 1892. (324)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Petroleumverkehr. Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 10 vom 3. Februar 1892, letzte Seite enthaltene Kundmachung, betreffend die Anwendung der Frachtsätze und Reexpeditions-Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Petroleum etc., gültig vom 1. September 1891 auf Transporte von „mineralischen Schmierölen“ und „Schwefelsäure-Abfallwasser“, wird dahin abgeändert, dass diese Begünstigung vom 1. April 1892 angefangen, auf solche Sendungen von den Stationen: Boryslaw, Drohobycz, Gorlice, Grybów, Iwonicz, Jaslo, Kolomea, Krosno, Marcinkowice, Neu-Sandez, Olszanica, Posada-Chyrowska, Rymanów, Skolyszyn, Stanislau, Ustrzyki, Zagórz, Zagorzany, Mähr.-Ostrau, Oderberg, Elbeteinitz und Pardubitz, sowie auf die in Wien und Floridsdorf-Donaufeld reexpedirten Transporte beschränkt wird.

Wien, am 15. Februar 1892. (325)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

Frachtermässigung für Mehltransporte im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande, sowie im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehre. Mit Gültigkeit vom 12. Januar 1892 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892, wird für Mehltransporte bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Budapest (Josephstadt, Donauufer-Frachtenbahnhof, Leopoldstadt, Kommunal-Lagerhäuser, Westbahnhof und Südbahnhof), ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen,

b) Wien K. E. B.

nach Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und nach Stationen der Französischen Ostbahn

ein Frachtnachlass von **13 Cts.**, resp. im Verkehre mit Singen und Konstanz, von **10 Pf** pro 100 kg von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt und zwar:

Tarif, Theil III, 1. Heft, vom 1. Oktober 1889, bezw. Theil III, 2. Heft, vom 1. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband;

Tarif, Theil III, Heft 1, vom 15. November 1890, bezw. Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband;

Theil III, Tarifheft 1 und 2, vom 1. Oktober 1889 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf die schliessende Firma lautende Original-Aufgaberezepisse, welche längstens bis Ende März 1893 vorzulegen sind.

Wien, am 11. Februar 1892. (326)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Die in der Vereinszeitung Nr. 3 ddo 9. Januar 1892 sub Post 59 verlautbarten Frachtsätze für Zucker aller Art Russischer Provenienz von Sokal nach den Elbeumschlagsplätzen treten mit 1. April l. J. ausser Wirksamkeit.

Wien, am 12. Februar 1892. (327)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif Theil III, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. März

1892 wird der Nachtrag I zu Tarif Theil III, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband eingeführt.

Derselbe enthält:
Berichtigungen zu Tarif Theil III, Heft 2.
Aenderung von Stationsnamen.
Ergänzung der Reexpeditionstabellen.
Einbeziehung von Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc.
Frachtsätze für Mehl und Mahlprodukte.
Ergänzungsfrachtsätze für Stationen östlich Arad u. Grosswardein und
Ergänzungen u. Aenderungen zum Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 10 kr. = 20 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1892. (328)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft Die gefertigte Direktion beehrt sich im Nachhange zu ihrer Kundmachung vom 6. Februar 1892, die Schifffahrtseröffnung und Güteraufnahme an den Hauptstationen der Strecke Regensburg - Wien - Budapest - Orsova-Galaz betreffend, mitzutheilen, dass auch nachgenannte Stationen eröffnet sind:

Obernzell, Niederranna, Obermühl, Neuhaus, Aschach, Brandstadt, Mauthausen, Wallsee, Grein, St. Nicola, Weitenegg, Spitz, Stein, Tulln, Fischamend, Hainburg, Radvány, Mócs, Sattel-Neudorf, Gran, Párkány, Waitzen, Ercsi, Adony, Tass, Harta, Ordas, Kalocsa, Dombori, Szegszárd, Szekcsö, Dálja, Cserevics, Futtak, ferner unter Turn-Severin die Stationen; Widdin, Calafat, Lompalanka, Bechet, Rahova, Corabia, Turn-Mogurello, Nicopoli, Zimnitza, Sistov, Giurgevo, Rustzuk, Olknitza, Turtukai, Silistria, Calarasch, Ostrov, Czernavoda, Hirsova, Gura-Jalomitza, Braila, Galaz, Reni, Ismail, Tultscha, Sulina. Odessa; ferner die Draustationen: Barcs [illegible] Essegg und schliesslich die Theissstationen: Szolnok, Szentes, Szegedin, M. Kanizsa und T. Kanizsa, Zenta, Ada, Mohol, Alt- und Neu-Becse, Titel und im Begakanal die Stationen: Gr. Becskerek und Temesvár.

Der Schleppladungsverkehr zu Thal und Berg ist auf allen gesellschaftlichen Linien eröffnet.

Wien, am 14. Februar 1892. (329)
Die Direktion.

Erste K. K priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (Ausgabe des „Nachtrag III“ zum allgemeinen Frachtentarif.) Mit Gültigkeit vom Schifffahrtsbeginn 1892 tritt ein Nachtrag III zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr vom Jahre 1891 in Kraft, welcher den Nachtrag I vom 1. September 1891 ausser Kraft setzt und enthält:

1. Aenderung der speziellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel,
2. Aenderung des Tarifes für Nebengebühren.
3. Aenderung der Waarenklassifikation,
4. Aenderung des Stationsverzeichnisses,
5. Aenderung und Berichtigung der Stationstarife und
6. Aenderung und Ergänzung der Spezialtarife.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 kr. bei der gefertigten Direktion zu beziehen.

Wien, 10. Februar 1892. (330)
Die Direktion.

---

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zu den Preistafeln des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr, gültig vom 1. Oktober 1891, der Nachtrag I in Kraft, welcher zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen der bisherigen Preise sowie die innerhalb des Berliner Vorortverkehrs bestehenden Preise für Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten enthält.

Berlin, den 15. Februar 1892. (331MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. April wird für den Bayerisch-Hessischen Personenverkehr über Aschaffenburg ein neuer Tarif ausgegeben. Ueber Erhöhungen, welche gegen die derzeitigen Tarifsätze eintreten, ertheilen die Stationen Auskunft.

Mainz, den 17. Februar 1892. (332)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

4. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger“ Nr. 61 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von zwei Schiebebühnen von je 8 m Fahrschienenlänge verdungen werden. Verdingungsanschlag, Vertragsbedingungen und 6 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 3 ℳ in baar von dem unterzeichneten Büreau zu beziehen. Die Angebote sind bis zum 24.*) Februar d. J., Vormittags 11½ Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im unterzeichneten Büreau (Verwaltungsgebäude) stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

*) nicht wie in Nr. 14 versehentlich gedruckt bis zum 25. Februar d. J.

Bromberg, den 9. Februar 1892. (333 J)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Werra-Eisenbahn. Behufs Verdingung der Lieferung von 600 t Stahlschienen (Normalprofil der Preussischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1885), 55 t Laschen, 5 t Laschenschrauben und 40 t Unterlagsplatten ist Termin auf Montag, den 29. Februar 1892, Vormittags 11 Uhr, im Büreau der unterzeichneten Direktion anberaumt. Bedingungen und Zeichnungen können in unserem Sekretariate eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem Eisenbahnsekretär Nier bezogen werden. Bei der Anforderung ist bestimmt anzugeben, für welche Stücke die Bedingungen und Zeichnungen gewünscht werden.

Meiningen, den 8. Februar 1892. (334)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Es soll die Lieferung von

Loos I. 4 Stück 2achsige Normal-Güterzug-Gepäckwagen,
„ II. 13 Stück 2achsige Normal-Plattformwagen für 15 t Ladegewicht,
„ III. 34 Stück Normal-Wagen-Radsätzen,
„ IV. 68 Stück Flussstahl-Tragfedern,
„ V. 85 Stück Flussstahl-Spiralfedern

unter Zugrundelegung der bekannten, bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Zimmer 14a unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst, Königstrasse, in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können auch von uns gegen Erstattung der Herstellungskosten von je 2 ℳ für Loos I/II, Loos III und Loos IV/V durch die Post unfrankirt bezogen werden.

Angebote auf die Lieferung sind bis zum 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr für die Wagen, 11¼ Uhr für die Radsätze und 12 Uhr für die Federn, auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagen, bezw. Radsätzen, bezw. Wagenfedern“ an uns einzureichen.

Altona, den 15. Februar 1892. (335)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. Baugewerk & Bahnmeister etc. Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

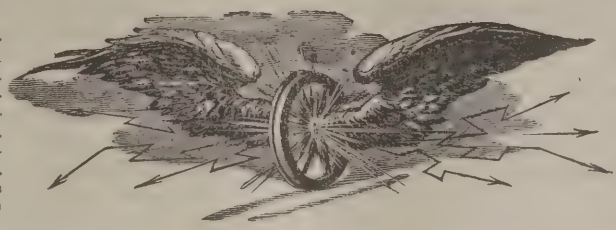
Büreaubeamter, in allen Zweigen des Verwaltungsdienstes bewandert u. mehrere Jahre in leitenden Stellungen des Betriebsdienstes thätig, mit ausgezeichneter Schul- u. Vorbildung u. in jeder Höhe kautionsfähig, sucht Stellung als Verkehrs- oder Betriebskontroleur, Büreau-Vorsteher, Kassenrendant etc. Offerten erb. unter X. W. an H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 16. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Februar 1892.

Inhalt:

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge. III.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Einrichtung und Thätigkeit der Arbeiterausschüsse im Bereiche der Preuss. Staats-Eisenbahnverwaltung.
Preussische Staatseisenbahnen:
Zur Ausdehnung der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.
Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.
Verspätungen im Dezember 1891.
Projekt: Landsberg a/W.-Meseritz.
Dürener Dampfstrassenbahn.
Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.
Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin.
Aus dem Preuss. Landtage.
Aus Russland:
Zum Rücktritt des Ministers der Verkehrsanstalten v. Hübbenet.
Verstaatlichung der Orel-Grjäsib.
Freie Fahrt.
Ausführung öffentlicher Arbeiten in den Nothstandsdistrikten.
Verkehrsergebnisse im Oktober 1891.
Rybinsk-Bologoje Eisenb.-Ges.
Bau der Eisenbahn Shmerinka-Nowosseliza.
Aus Portugal:
Die Portugiesische Finanzlage.
Kgl. Portugies. Eisenb.-Ges.
Aus Mittelamerika:
Panama. Portorico
Aus Afrika:
Tunesien. Algerien.
Aegypten.
Verschiedenes:
Die grösste Lokomotive.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
4. Verkauf von Nebenprodukten.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge.

III.

Das Verhältniss dieser Verträge zum Eisenbahnwesen, insbesondere zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die am 1. Februar in Wirksamkeit getretenen Handels- und Zollverträge sind, wie wir gezeigt haben[1]), dadurch, dass sie, im gemeinsamen Einverständniss einer grossen Gruppe Mitteleuropäischer Staaten, theils durch Herabsetzung der Zölle lästige Erschwerungen des internationalen Güteraustausches mildern, theils durch Festlegung der Zölle auf 12 Jahre den Handelsbeziehungen eine solide und dauernde Grundlage verleihen, augenscheinlich auch für das Eisenbahnwesen von höchster Bedeutung. Ist es doch eine der vornehmlichsten Aufgaben der Eisenbahnen, durch den Transport der Güter zwischen den entlegensten Orten deren Verbrauchsfähigkeit und Werth zu steigern und den Zusammenhang zwischen Produktion und Konsumtion im weitesten Umfange zu fördern. Wo Zölle von unerschwinglicher Höhe gleich „Chinesischen Mauern“ — wie der Reichskanzler sagt — die Staaten umgeben, wo diese die „nationale Arbeit“ derart „schützen“, dass das Inland an Ueberproduktion krankt und der ausländische Markt dem Arbeiter als Produzenten durch unvermeidliche Retorsionsmaassregeln verschlossen, als Konsumenten zum mindesten unverhältnissmässig vertheuert wird, wo in Dingen, welche nach Lage der Verhältnisse nur durch internationale Verständigung geregelt werden können, die rücksichtsloseste Autonomie waltet: da müssen mit dem Verkehr auch die vornehmlichsten Träger und Vermittler des Verkehrs Noth leiden. Nachdem aber durch das Mitteleuropäische Zollbündniss die Gefahr eines wirthschaftlichen Krieges Aller gegen Alle beseitigt und ein auf gerechter Abwägung der Interessen der Einzelnen wie vornehmlich der Gesammtheit gegründeter dauernder Zustand geschaffen ist, welcher belebend und befruchtend auf alle wirthschaftlichen Verhältnisse seiner Angehörigen wirken muss und damit zugleich eine neue Bürgschaft des Friedens unter den Völkern gibt, sind es gewiss nicht zuletzt die Eisenbahnen, welchen diese Vortheile zu Gute kommen. Sie haben somit an den Handelsverträgen das lebhafteste Interesse und müssten ein solches selbst dann haben, wenn darin des Eisenbahnwesens mit keiner Silbe gedacht wäre. Wenn dies allerdings nur in einigen der Verträge geschehen ist, wenn darin die internationalen Eisenbahnbeziehungen nicht einen noch breiteren Platz einnehmen, so rührt dies nur daher, dass sie der Hauptsache nach durch besondere Abmachungen geregelt sind.

Schon in Nr. 98 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung (S. 937) ist der Wortlaut der wichtigsten auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Handels- und Zollvertrages mitgetheilt. Hier soll nur auf den wesentlichsten Inhalt dieser Abmachungen, welche

[1]) s. die Artikel in Nr. 2 und 11 d. Ztg.

sich der Hauptsache nach bereits in den früheren Verträgen fanden[2]), kurz zurückgekommen werden. Art. 15 sichert den Bewohnern der beiderseitigen Gebiete volle Gleichmässigkeit der Behandlung auf der Eisenbahn, sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit und der Art der Abfertigung. Namentlich sollen die aus dem Gebiet des einen Theils in das Gebiet des anderen gehenden oder das letztere transitirenden Sendungen nicht ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theils abgehenden oder darin verbleibenden Transporte. Dazu gibt das Schlussprotokoll eine unten des Näheren zu erwähnende Erläuterung. Die weiteren Bestimmungen des Art. 15 betreffen Währungsfragen. Im Art. 16 wird gegenseitige Förderung der unmittelbaren Schienenverbindung und des Wagenüberganges, sowie direkter Expeditionen und Tarife zugesagt, auch die Aufstellung einheitlicher Transportbestimmungen im Benehmen der beiderseitigen Aufsichtsbehörden in Aussicht genommen. Art. 17 handelt von der Sicherstellung des beiderseitigen Eisenbahnverkehrs gegen Störungen und Behinderungen. Im Art. 18 sind gewisse Erleichterungen der Zollabfertigung von Gütern beim direkten Uebergang der Eisenbahnwagen vorgesehen. In dieser Hinsicht enthält sowohl der Art. 18 selbst in Abs. 2—4, als das Schlussprotokoll „zu Art. 16 und 18" noch verschiedene nicht unwichtige Einzelbestimmungen, welche in den obenerwähnten Auszug in Nr. 98 v. J. nicht aufgenommen sind, — wie auch das gleichzeitig abgeschlossene Zollkartell und das Viehseuchen-Uebereinkommen eine Reihe von Festsetzungen enthalten, welche für den Eisenbahnverkehr von hoher Bedeutung sind. Im Uebrigen kommt das Schlussprotokoll „zu Art. 15" auf die gegenseitige Unterstützung im Eisenbahn-Tarifwesen, namentlich durch Herstellung direkter Tarife zurück. Sodann wird den aus den früheren Verträgen übernommenen obenerwähnten Bestimmungen des Art. 15 erläuternd beigefügt, dass Frachtermässigungen oder sonstige Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden — soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt —, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Theils in das Gebiet des anderen Theils übergehenden oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind.[3]) Demgemäss sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- bezw. Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theils auch in die direkten Tarife einzurechnen.

Unter den übrigen Verträgen enthält — abgesehen von vielfachen Erleichterungen in der Zollbehandlung der Frachtgüter und in der Handhabung der Veterinärpolizei — nur noch der mit Belgien abgeschlossene Handels- und Zollvertrag eine besondere Bestimmung über das Eisenbahnwesen, nämlich in Art. 10, welcher mit Art. 15, Abs. 1 des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Vertrages gleichlautend ist.[4])

Die erwähnten Bestimmungen der Handelsverträge über die thunlichste Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs, finden ihre ebenso nothwendige als bedeutungsvolle Ergänzung in dem am 14. Oktober 1890 zu Bern abgeschlossenen, indess noch der Ratifikation bedürftigen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Es ist hier nicht der Ort, auf den unsern Lesern bekannten Inhalt dieses Staatsvertrages des Näheren einzugehen.[5]) Wir möchten nur daran erinnern, dass jenes Uebereinkommen ausser den nunmehr durch den Zollbund geeinigten Ländern auch noch Frankreich, die Niederlande und Russland umfasst, dass dadurch direkte Gütertransporte mit einheitlichem Frachtbrief zwischen den Bahnen sämmtlicher vertragschliessenden Staaten gewährleistet, einheitliche Vorschriften über die Rechtsbeziehungen des Publikums zu den Eisenbahnen sowie der letzteren unter einander getroffen und organische Einrichtungen zur Erhaltung und Förderung des internationalen Verkehrs vorgesehen sind. Sobald das Berner Uebereinkommen in Wirksamkeit getreten ist[6]), bildet es — gemeinsam mit den neuen Handelsverträgen — einen mächtigen wirthschaftlichen Kitt zwischen den durch beide Abmachungen vereinigten Staaten. Dasselbe wird aber sicher auch dazu beitragen, diejenigen vertragschliessenden Länder, welche der Zolleinigung nicht angehören, dieser näher zu bringen und durch die Gemeinsamkeit der Verkehrsinteressen dem wirthschaftlichen und damit auch dem politischen Frieden zu dienen.

Ist aber diese Anschauungsweise nicht zu optimistisch? Lauern nicht hinter all' diesen Verträgen, namentlich hinter den Vereinbarungen über das Eisenbahnwesen allerlei Stricke und Fallgruben?

So wollen uns allerdings diejenigen glauben machen, welche den Handelsverträgen einen grundsätzlichen Widerstand entgegensetzen. In den Verhandlungen des Deutschen Reichstags ist von dieser Seite sofort der wunde Punkt der internationalen Eisenbahnbeziehungen, die leidige Refaktienfrage, zum Ausgangspunkt heftiger Angriffe gegen den

---

[2]) Vergleiche die Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Handels- und Zollverträge vom
9. März 1868 (Bundes-Ges.-Bl. 239) Art. 16 und 17, vom
16. Dezember 1878 (R.-G.-Bl. S. 365) Art. 15—18, und vom
23. Mai 1881 (R.-G.-Bl. S. 123) Art. 15—18.
Dieser letzte Vertrag war durch das Abkommen vom 8. Dezember 1887 (R.-Ges.-Bl. S. 535) mit einjähriger Kündigungsfrist auf unbestimmte Zeit verlängert worden und stand bis zum 1. Februar 1892 in Kraft.
Der Vertrag vom 16. Dezember 1878 hatte als Art. 15 Abs. 2 folgende Bestimmung enthalten:
„Für den Verkehr von dem Gebiete des einen Theils nach dem Gebiete des anderen, sowie für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des andern Theils ist die Anwendung nicht publizirter Tarife auf den Eisenbahnen untersagt. Die publizirten Tarifsätze sind überall und für Jedermann unter Ausschluss von nicht veröffentlichten Rückvergütungen (Rabatten, Refaktien und dergl.) gleichmässig in Anwendung zu bringen. Die vertragenden Theile werden dahin wirken, dass die Uebertretung dieser Bestimmung seitens der Eisenbahnverwaltungen mit entsprechenden Strafen belegt wird."
Diese Bestimmung war nur bis Ende 1879 in Kraft. Sie ist schon durch die Erklärung vom 31. Dezember 1879 betr. die provisorische Verlängerung der Gültigkeit des 1878er Vertrages für unwirksam erklärt — vergl. unten Anm. 7 — und demnächst in den Vertrag vom 23. Mai 1881 nicht aufgenommen worden. Sie findet sich ebensowenig in dem neuen Handels- und Zollvertrage. Inwieweit sie durch die Abmachungen des Berner Uebereinkommens ersetzt ist, ergibt sich aus unserem Artikel in Nr. 7 S. 63 d. Ztg.

[3]) Der Zweck dieser Bestimmung ist durch den Sektionschef des K. K. Handelsministeriums, Geheime Rath Dr. v. Wittek, im Zollausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses überaus klar und einleuchtend dargelegt worden. Der Wortlaut seiner Erklärung findet sich in Nr. 101 S. 974 Jahrg. 1891 d. Ztg. In ähnlicher Weise hat sich der Abgeordnete Schrader in der Sitzung des Deutschen Reichstags vom 17. Dezember v. J. geäussert.

[4]) Eine weitergehende Festlegung der Eisenbahn-Tarifpolitik in den Handelsverträgen ist von Deutscher Seite — der Denkschrift und den Erklärungen des Staatssekretärs von Bötticher im Reichstag zufolge — ausdrücklich abgelehnt worden. Man darf sich deshalb auch nicht wundern, wenn in dieser Richtung Deutschland selbst keinerlei Zugeständnisse erlangt hat.

[5]) Der Deutsche Text ist im Beiblatt zu Nr. 101 Jahrg. 1890 d. Ztg. vollständig mitgetheilt. Man vergl. auch die orientirenden Aufsätze in Nr. 83, 84 und 89 Jahrg. 1890 und in Nr. 2 Jahrg. 1891, sowie die — noch nicht abgeschlossene — Besprechung einzelner besonders wichtiger Materien des neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrechts in Nr. 71, 73, 77, 81, 82, 90, 93, 94, 100 Jahrg. 1891 und in Nr. 7, 16 ff. dieses Jahrgangs.

[6]) Dies wird bekanntlich 3 Monate nach Austausch der Ratifikationen der Fall sein. Demselben haben indess naturgemäss in jedem der vertragschliessenden Staaten geeignete Anordnungen vorauszugehen, um die internationalen Tarife nach Maassgabe des Berner Uebereinkommens zu revidiren, auch, soweit dies für zweckmässig und angängig erachtet wird, das innere Recht mit dem internationalen möglichst in Einklang zu bringen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Handelsvertrag benützt worden, indess ohne Erfolg. Es war damals gerade der Ungarische „Motivenbericht“ zu diesem Vertrag erschienen, dessen auf Art. 15 und den entsprechenden Passus im Schlussprotokoll bezüglicher Theil bereits in Nr. 99 S. 951 Jahrg. 1891 d. Ztg. wörtlich mitgetheilt ist. Aus diesem Bericht will u. A. der Abgeordnete Graf Kanitz herauslesen: „Mag im Handelsvertrag und im Schlussprotokoll stehen was da will, — wir Ungarn haben mit unserer Tarifpolitik genau auf dem alten Wege fortzuschreiten; der Art. 15 dieses Handelsvertrags wird von uns so interpretirt, dass er unsere Aktionsfreiheit in keiner Weise beeinträchtigt.“ In gleichem Sinne werde auch Art. 11 des internationalen Uebereinkommens von Oesterreichisch-Ungarischer Seite ausgelegt werden; die Herren dort sagen: „ja, das ist Alles sehr schön, im internationalen Verkehr werden wir uns an dieses Abkommen halten, aber im lokalen Verkehr haben wir freie Hand“; nur werde es nachher sehr schwer zu unterscheiden sein: was ist internationaler, was lokaler Verkehr. Dem gegenüber wurde vom Abgeordneten Schrader namentlich auf Art. 11 des Berner Uebereinkommens und dessen Erläuterung durch das Schlussprotokoll hingewiesen, wie solche in ähnlicher Weise in unserem Artikel „Fracht und Tarif“ in Nr. 7 S. 64 d. Ztg. erörtert sind. Der Reichskanzler aber gab, unter lebhaftem Beifall des Hauses, folgende bündige Erklärung ab: „Ich würde es für die Ungarische Regierung fast für beleidigend halten, wenn hier die Annahme aufkommen könnte, dass diese Regierung nicht im Stande oder nicht gewillt sei, ihren vertragsmässigen Verpflichtungen nachzukommen. So lange ich die Ehre habe, in Beziehungen mit dieser Regierung zu stehen, ist nicht das Mindeste geschehen, was mein volles Vertrauen in dieser Beziehung zu erschüttern oder zu beeinträchtigen im Stande wäre“. Im Verlauf der Debatte hob der Präsident des Reichs-Eisenbahnamts des Weiteren hervor, wie die Ausführungen der Opposition bezüglich des Ungarischen Motivenberichts sich, soviel zu ersehen, lediglich auf eine Notiz der „Neuen freien Presse“ gründen und der offizielle Wortlaut amtlich noch nicht vorliege. Ob auf die verlesene Zeitungsnotiz im Sinne der Vorredner Werth zu legen sei, beurtheile sich daraus, dass dieselbe Zeitung an einer andern Stelle mittheile, der Ungarische Handelsminister habe die Vorlage mit einer Denkschrift begleitet, in der es laute: schon der neue Berner internationale Vertrag über das Transportrecht habe jedwede geheime Refaktie ausgeschlossen, und dies sei durch die erwähnte Bestimmung des Schlussprotokolls ebenfalls umschrieben worden. Redner glaubt, wenn diese Notiz richtig sei, so bestätige sie, dass der Motivenbericht, mit welchem der Ungarische Handelsminister die Vorlage eingebracht habe, völlig die Auffassung zum Ausdruck bringe, welche auch auf unserer Seite besteht. — Hiermit stimmen auch die vom Ungarischen Handelsminister bei der Verhandlung dieser Angelegenheit im Ungarischen Reichstage abgegebenen Erklärungen überein, welchen zufolge Ungarn zwar frei über seine Verkehrspolitik verfügt, aber auf dem Standpunkt der allerloyalsten Reziprozität steht und entschlossen ist, die Verträge ehrlich einzuhalten. Nun enthalten aber die Verträge allerdings 2 sehr wesentliche Beschränkungen, welche sich die hohen Theile in ihrer Tarifpolitik auferlegt haben, nämlich das Berner Uebereinkommen den Verzicht auf jede heimliche Tarifbegünstigung, der Handelsvertrag aber ausserdem den Verzicht auf jede Bevorzugung der nationalen Provenienz. Diese Beschränkungen werden auch von Ungarn zweifellos anerkannt. Bezüglich Oesterreichs aber dürfen wir auf die bündigen Erklärungen des K. K. Handelsministers (s. unsere Mittheilungen in Nr. 7 S. 65 und 74 d. Ztg.) und seines Sektionschefs (s. Nr. 101 S. 974 Jahrg. 1891 d. Ztg.) verweisen.

Richtig ist an den Behauptungen der Gegner nur soviel, dass das Refaktienwesen in Ungarn, wie auch — wenn schon in minderem Grade — in Oesterreich, tief in das Eisenbahnleben eingewurzelt ist und dass es dort zur Zeit kaum angängig erscheint, mit dieser Einrichtung vollkommen zu brechen. Aber nicht die Rückvergütung eines Theiles des Transportpreises als solche würde den Abmachungen der Staatsverträge widerstreiten, sondern nur jede heimliche, blos Einzelnen gewährte Begünstigung, gleichviel ob sie als Refaktie oder in irgend einer anderen Form erscheint. Sofern, wie dies bereits in der Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 12. März 1879 und ähnlich auch in Ungarn angeordnet ist, die Tarifbegünstigungen vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden müssen und jedem dieselben Bedingungen erfüllenden Absender gleichmässig zu Gute kommen, ist gegen diese besondere Art von Ausnahmetarifen vom Standpunkt der internationalen Verträge aus eine begründete Einwendung nicht zu erheben. Dagegen würde es, wenn auf der allerdings nur für Ausnahmefälle statuirten Zulassung heimlicher Tarifbegünstigungen, wie sie in der Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 31. Dezember 1879 [7]) vorgesehen und in Ungarn dem Vernehmen nach in noch umfassenderer Weise bisher geübt worden ist, der Regierung selbst beim besten Willen unmöglich sein, Umgehungen der in den Staatsverträgen bezüglich der Publizität und gleichmässigen Anwendung der Tarife übernommenen Obliegenheiten zu verhüten. Hieraus ergibt sich die Nothwendigkeit der Beseitigung aller heimlichen Tarifbegünstigungen ohne Ausnahme auch für den inneren Verkehr. Sobald aber diese Beseitigung feststeht — und dies wird nach dem Ausgeführten wohl der Fall sein — ist auch zu einer Beschwerde oder einem Misstrauen von Deutscher Seite irgend welche Veranlassung nicht gegeben.

Im Uebrigen lassen die beiderseits — vergl. Anm. 4 — ergangenen Kundgebungen keinen Zweifel darüber zu, dass man über den loyalen Vollzug der übernommenen Verpflichtungen hinaus die volle Freiheit der kontrahirenden Staaten in der Gestaltung ihrer Eisenbahntarife in keiner Weise binden wollte. Dies ist gleichmässig im Schlussprotokoll des Berner Uebereinkommens wie in demjenigen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Handelsvertrages zum Ausdruck gelangt. Derselbe Grundsatz ist in den Motiven wie in den sonstigen regierungsseitigen Erklärungen beider vertragschliessenden Theile auf das Unzweideutigste ausgesprochen.

G . . . . . r.

[7]) Diese Verordnung war nur einer der Ausflüsse des im Jahre 1879 zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn ausgebrochenen latenten Zollkrieges, welcher trotz der inzwischen getroffenen mehr oder weniger provisorischen Abmachungen erst durch den nunmehrigen Handels- und Zollvertrag als beendigt betrachtet werden kann. Vergl. Anm. 2.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 394 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltungen), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereins-Verwaltungen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 452 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 477 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den auf der Steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan grössten zulässigen Randstand der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 481 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, betreffend Aufhebung des Verbots der Einfuhr von Schafen aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn in Frankreich (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 483 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Schlagproben (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Einrichtung und Thätigkeit der Arbeiterausschüsse im Bereiche der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung.

Die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Bestimmungen der Arbeiterausschüsse im Bereiche der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, auf welche wir in Nr. 14 S. 148 d. Ztg. bereits hingewiesen haben, lauten:

§ 1. Um den in den Werkstätten, Gasanstalten und ähnlichen Anstalten der Staats-Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeitern Gelegenheit zu geben, durch selbstgewählte Vertreter Anträge, Wünsche und etwaige Beschwerden allgemeiner Natur vorzutragen, und hierüber, sowie über sonstige allgemeine Fragen des Arbeitsverhältnisses und solche Fragen, welche sich auf das Wohl der Arbeiter beziehen, auf Verlangen der vorgesetzten Dienststelle gutachtliche Aeusserungen abzugeben, wird für jede Werkstätte, Gasanstalt und jede sonstige unter den Begriff der „Fabrik“ im Sinne der Gewerbeordnung fallende Anstalt der Staats-Eisenbahnverwaltung, in welcher in der Regel mindestens 20 Arbeiter beschäftigt werden, ein Ausschuss eingesetzt, welcher von den Arbeitern aus ihrer Mitte zu wählen ist. Befinden sich mehrere derartige Anstalten an einem Orte, so kann für sie ein gemeinschaftlicher Ausschuss gebildet werden. Ebenso kann für mehrere Anstalten, welche an verschiedenen Orten belegen sind, ein gemeinschaftlicher Ausschuss gebildet werden, wenn sich dies aus Zweckmässigkeitsrücksichten empfiehlt. Beträgt in einzelnen Anstalten die Zahl der wahlberechtigten Arbeiter (§ 3) nicht mindestens 15 und die der wählbaren (§ 4) nicht mindestens 6, so kann die Errichtung eines Ausschusses für dieselben oder ihre Vereinigung mit anderen Anstalten zur Bildung eines gemeinsamen Ausschusses unterbleiben. Die Bestimmungen über die Zahl und den Sitz der zu bildenden Ausschüsse steht den Königlichen Eisenbahndirektionen für ihren Verwaltungsbezirk zu. Denselben bleibt vorbehalten, in der Abgrenzung der Ausschussbezirke Aenderungen eintreten zu lassen, sobald sich hierzu ein Bedürfniss ergeben sollte.

§ 2. Der Arbeiterausschuss besteht aus mindestens 3 und höchstens 15 Mitgliedern. Die Zahl der für jeden Ausschuss zu wählenden Mitglieder wird von der Königlichen Eisenbahndirektion nach Maassgabe der Zahl der in jeder Anstalt beschäftigten Arbeiter und der Gruppen, in welche diese nach § 5 Abs. 2 einzutheilen sind, festgesetzt.

§ 3. Wahlberechtigt sind alle mindestens 21 Jahre alten Arbeiter, welche seit mindestens 3 Jahren im Dienste der Staats-Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind und sich im Vollbesitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden.

§ 4. Wählbar sind solche Arbeiter, welche mindestens 30 Jahre alt und seit mindestens 5 Jahren im Dienst der Staats-Eisenbahnverwaltung, sowie mindestens 1 Jahr in derselben Anstalt beschäftigt sind und sich im Vollbesitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden.

§ 5. Die Wahl ist eine geheime und wird durch Abgabe von Stimmzetteln an den dieselbe leitenden Beamten vollzogen, welcher hierbei 2 Arbeiter zu seiner Unterstützung heranzuziehen hat. Die Arbeiter der Hauptwerkstätten können von der zuständigen Königlichen Eisenbahndirektion nach ihrer Beschäftigung und nach besonderen Abtheilungen des Betriebes in Gruppen eingetheilt werden, welche je ein Ausschussmitglied und einen Ersatzmann aus ihrer Mitte zu wählen haben. Werden mehrere örtlich getrennte Anstalten zur Bildung eines Ausschusses vereinigt, so wählt jede derselben besondere Vertreter. Ort, Tag und Stunde der Wahl werden 8 Tage vorher durch die vorgesetzte Behörde (Königliche Eisenbahndirektion, Eisenbahn-Betriebsamt) durch Anschlag in der Arbeitsstätte bekannt gemacht. Vor der Bekanntmachung ist ein Verzeichniss der wahlberechtigten und der wählbaren Arbeiter unter Angabe, in welche Wahlgruppen sie eingetheilt sind, zur Einsicht auszulegen. Soweit dieses Verzeichniss nicht binnen 8 Tagen bemängelt wird, bildet dasselbe die Grundlage für die Zulassung zur Wahl. Ueber Ausstellungen gegen das Verzeichniss entscheidet die in Abs. 2 bezeichnete Behörde. Gewählt ist, wer die Mehrheit der Stimmen der erschienenen Wähler einer Gruppe erhält. Ist absolute Stimmenmehrheit nicht vorhanden, so findet thunlichst sofort zwischen den beiden Personen, welche die meisten Stimmen erhalten haben, eine engere Wahl statt, deren Ergebniss endgültig ist. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos. Die Gewählten haben sich über die Annahme der Wahl alsbald nach der Bekanntgabe des Wahlergebnisses zu erklären. Beschwerden über die Rechtsgültigkeit der Wahl sind nur binnen einer Woche, vom Wahltage ab gerechnet, zulässig.

§ 6. Die Wahl der Ausschussmitglieder und Ersatzmänner erfolgt auf 3 Jahre. Ausscheidende sind wieder wählbar. Eine Verpflichtung zur Annahme der Wahl liegt nicht vor.

§ 7. Das Amt als Ausschussmitglied erlischt: a) mit dem Ausscheiden des Arbeiters aus der Beschäftigung in der Anstalt, für welche er gewählt ist, b) durch freiwillige Niederlegung des Amtes, c) durch eine mehr als 3monatliche Dienstunfähigkeit oder Beurlaubung, d) durch strafrechtliche Verurtheilung zu Gefängniss oder Zuchthaus, e) durch Uebertritt in das Beamtenverhältniss. — Scheidet ein Mitglied und dessen Ersatzmann vor Ablauf der Zeit, für welche sie gewählt sind, aus, so ist für die Gruppe, welche sie gewählt hat, eine Neuwahl anzuordnen.

§ 8. Die Arbeiterausschüsse haben die Aufgabe, 1. Anträge, Wünsche und etwaige Beschwerden, welche von ihren Mitgliedern vorgebracht werden und die Arbeiter der betreffenden Anstalt oder einzelne Gruppen im ganzen berühren, bei dem Vorstande der Anstalt vorzubringen und in Zusammenkünften mit diesem über dieselben sich gutachtlich zu äussern; 2. über sonstige das Arbeitsverhältniss betreffende Fragen, insbesondere über die zu erlassende Arbeitsordnung, über Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und solche Einrichtungen, welche zum Wohl der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen sind oder künftig getroffen werden sollen, auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben; 3. soweit sie von beiden Theilen angerufen werden, Streitigkeiten der Arbeiter unter einander zu schlichten. — In den zu 1 und 2 erwähnten Fällen können von dem Vorstande der Anstalt auch andere derselben Anstalt angehörige Arbeiter zur Berathung gezogen werden. An der Abstimmung (§ 10) nehmen dieselben nicht theil. Von der Erörterung in den Arbeiterausschüssen ausgeschlossen sind, abgesehen von den zu 3. bezeichneten, alle Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche lediglich die Angelegenheiten einzelner betreffen. Nur bleibt jedoch dem Vorstande der Anstalt nach seinem Befinden vorbehalten, den Ausschuss vor der Bewilligung von Unterstützungen über die Bedürftigkeit und Würdigkeit der zu Unterstützenden zu hören.

§ 9. Verhandlungen der Ausschüsse finden nach Bedürfniss, jedoch nicht häufiger als vierteljährlich einmal statt, ausgenommen, wenn die vorgesetzte Behörde oder der mit dem Vorsitz beauftragte Beamte die Einberufung für erforderlich erachtet oder wenn zwei Drittel der Ausschussmitglieder darauf antragen. Die Verhandlungen finden unter dem Vorsitz eines von der vorgesetzten Behörde zu bezeichnenden Beamten oder seines Vertreters statt. Dieser setzt Ort und Zeit des Zusammentretens und die Tagesordnung fest. Der vorgesetzten Behörde bleibt vorbehalten, ausser dem Vorsitzenden noch weitere Beamte zur Theilnahme an den Verhandlungen des Ausschusses abzuordnen. Die Tagesordnung soll den Ausschussmitgliedern der Regel nach eine Woche vor dem Sitzungstage mitgetheilt werden. Berathungsgegenstände, welche erst nach Mittheilung der Tagesordnung bei dem Vorsitzenden angemeldet werden, kann derselbe von der Erörterung ausschliessen.

§ 10. Ueber die Berathungen sind Niederschriften in ein Protokollbuch aufzunehmen, welche die Namen der Anwesenden, die einzelnen verhandelten Gegenstände und das Ergebniss der Abstimmungen enthalten müssen. Die Niederschriften sind von dem Vorsitzenden und einem Mitgliede des Ausschusses zu vollziehen und von dem ersteren zu sammeln und zu verwahren. Soweit darin Anträge, Wünsche und Beschwerden enthalten sind, welche der Entscheidung durch die vorgesetzte Behörde bedürfen, ist dieser alsbald eine Abschrift unter gutachtlicher Aeusserung des Vorstands der Anstalt, auf welche sich die Anträge usw. beziehen, vorzulegen. Den Ausschussmitgliedern steht frei, von dem Inhalte der Niederschriften jederzeit Kenntniss zu nehmen.

§ 11. Die Sitzungen des Ausschusses sollen thunlichst in die Arbeitszeit fallen. Aus Anlass der Theilnahme an den Ausschusssitzungen finden keine Lohnkürzungen statt. Soweit die Ausschussmitglieder zur Theilnahme an den Ausschusssitzungen Reisen vorzunehmen haben, erhalten sie freie Eisenbahnfahrt und Reisekosten, welche ebenso, wie die Entschädigungen für entgangenen Arbeitsverdienst, nach den für die Beisitzer der Unfallschiedsgerichte erlassenen Vorschriften zu bemessen sind.

§ 12. Die Königliche Eisenbahndirektion ist befugt, Arbeiterausschüsse, welche sich nach ihrem Ermessen zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben als ungeeignet erwiesen haben, aufzulösen und eine Neuwahl anzuordnen.

§ 13. Aenderungen der vorstehenden Vorschriften bleiben vorbehalten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zur Ausdehnung der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.

Der vor einiger Zeit eingesetze Ausschuss zur Feststellung der Vorbedingungen für eine weitere Ausdehnung der Sonntagsruhe im Güterverkehr hat seine Thätigkeit mit der Prüfung der einschlägigen Verhältnisse bei den einzelnen Direktionsbezirken begonnen.

Zunächst handelt es sich, dem Vernehmen nach, um die Prüfung der Frage, mit welchen Kosten eine weitere Ausdehnung der Sonntagsruhe im Güterverkehre verknüpft sein, bezw. welche Um- und Erweiterungsbauten der vorhandenen

Bahnhofsanlagen die Voraussetzung für die Durchführung der geplanten Maassregel sein würden. Ausserdem hat der Ausschuss die Frage zu prüfen, wie sich bei Durchführung der geplanten Maassregel der internationale Güterverkehr gestalten würde, der zumeist an Verträge gebunden ist, die eine weitere Ausdehnung der Sonntagsruhe nicht ohne weiteres zulassen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Der Ostpreussische landwirthschaftliche Centralverein hat auf ein, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtetes Gesuch um Theilung des Bromberger Eisenbahn-Direktionsbezirks und Errichtung eines eigenen Direktionsbezirks zu Königsberg i/Pr., nach dem „Berl. Act.“, den Bescheid erhalten, dass für eine Theilung des Direktionsbezirks ein dienstliches Bedürfniss nicht hervorgetreten sei. Falls ein solches Bedürfniss etwa in der Folge sich geltend machen sollte, würden die Wünsche des Centralvereins nicht unerwogen bleiben.

Verspätungen im Monat Dezember 1891.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „R.- u. St.-A.“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Dezember 1891 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 472,16 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 791 Schnellzüge, 3 123 Personenzüge und 309 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 5 223. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 133 355 Zugkm bezw. 289 343 049 Achskm gegen 14 692 031 Zugkm bezw. 279 737 465 Achskm im Vormonat und gegen 13 386 626 Zugkm und 274 670 817 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 2 156 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 3 067 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 312 im Vormonat und 6 362 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 203 bezw. auf 1 Million Achskilometer 11, mithin auf 1 Million Zugkilometer 272 = 57 v. H. weniger als im Monat Dezember des Vorjahres und 46 = 29 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 12 = 52 v. H. weniger als im Monat Dezember des Vorjahres und 3 = 38 v. H. mehr als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 3 163 Anschlüsse versäumt (gegen 7 099 in demselben Monat des Vorjahres und 2 245 im Vormonat). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, die Main-Neckarbahn und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen und rechtsrheinischen) zu Köln sowie die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen.

Projekt: Landsberg a/W.-Meseritz.

Um den Plan einer Eisenbahnverbindung Landsbergs mit Meseritz der Ausführung näher zu bringen, hat die Stadt Landsberg sich bereit erklärt, die Hälfte der dem Kreise Meseritz dadurch erwachsenden Kosten zu tragen.

Dürener Dampfstrassenbahn.

Von den Industriellen des Kreises Düren wird eine Dampfstrassenbahn — die erste im Regierungsbezirk Aachen — angelegt, welche Stadt und Bahnhof Düren mit dem etwa 3 km von Düren gelegenen Dorfe Birkesdorf und den daselbst gelegenen bedeutenden industriellen Etablissements verbinden soll. Die landespolizeiliche Genehmigung zu der Anlage ist kürzlich ertheilt worden. Die Bahn soll dem Personen- und Güterverkehre dienen.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht betrug im Jahre 1891 die Anzahl der beförderten Personen 20 872 701 gegen 19 193 192 im Vorjahre. Durchschnittlich wurden in jedem Wagen täglich 414 Personen befördert gegen 409 im Jahre 1890. Vereinnahmt wurden 2 327 307 ℳ gegen 2 147 799 ℳ im Vorjahre, mithin mehr 179 508 ℳ. Das Ergebniss des Jahres 1891 gestattet, wenn auch durch hohe Futterpreise usw. ungünstig beeinflusst, die Vertheilung einer Dividende von 12 1/3 % (wie im Vorjahre). Das Jahr 1891 schliesst ab mit einem Reingewinn von 404 650 ℳ; hiervon werden 26 074 ℳ zur Ausstattung des Dispositionsfonds, 43 870 ℳ zur Vertheilung persönlicher Gewinnantheile und 333 000 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 12 1/3 % verwendet, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin.

Die von der Gesellschaft in Pacht betriebene elektrische Stadtbahn in Halle hat im Jahre 1891 eine Roheinnahme von 191 488 ℳ ergeben, gegen das Vorjahr etwa 47 000 ℳ mehr.

Aus dem Preussischen Landtage.

Das Abgeordnetenhaus berieth in zweiter Lesung, am 18. d. Mts. und die folgenden Tage, in eingehender Weise den Etat der Preussischen Eisenbahnverwaltung, welcher am Schlusse der ersten Berathung des Etats der verstärkten Budgetkommission überwiesen worden war.

Von dem Abg. Brömel lag der Antrag vor, die Staatsregierung zu ersuchen, mit der Reform der Personentarife auf den Preussischen Staatsbahnen auf Grund des im Jahre 1891 aufgestellten Planes, jedoch unter Ausschluss von Tariferhöhungen, baldmöglichst vorzugehen.

Nach einem eingehenden Referat des Berichterstatters Abg. v. Tiedemann-Bomst über die Betriebsergebnisse, die Verhandlungen der Budgetkommission, die Organisation der Verwaltung, die Grundsätze für weitere Eisenbahnbauten, ferner über die bisherige Ausführung des Eisenbahn-Garantiegesetzes und das Verhältniss der Eisenbahnverwaltung zur allgemeinen Finanzverwaltung, spricht Minister Thielen der Kommission seinen Dank für die eingehende und sachgemässe Prüfung des Etats aus, welche ihm die übernommene Last wesentlich erleichtern werde. Wenn er die Pflicht habe, sparsam zu wirthschaften, ohne dadurch die Sicherheit des Betriebes zu gefährden, so bedürfe er dazu der Unterstützung des Hauses, um die er bitte. Der Minister vervollständigte alsdann die vom Referenten gemachten Mittheilungen über die Betriebsergebnisse durch Hinzufügung der Betriebsresultate aus dem Monat Januar d. J., in welchem die Ergebnisse des Güterverkehrs ungünstige gewesen, da angesichts der bevorstehenden Einführung der neuen Handelsverträge viele Güter zurückgehalten seien.

Abg. v. Puttkammer-Plauth betont, dass die wirthschaftlichen Verhältnisse des Ostens sich wesentlich verschlechtert hätten, so dass sie die ernsteste Aufmerksamkeit der Regierung erforderten. Es sei namentlich eine Herabsetzung der Tarife für die Produkte des Ostens dringend nothwendig. Was den Staffeltarif anbelange, so bitte er, denselben so lange aufrecht zu erhalten, bis die Frage wegen Aufhebung des Identitätsnachweises endgültig entschieden sei.

Abg. Simon-Waldenburg führt aus, dass die finanzielle Verschmelzung des Eisenbahnetats mit den übrigen Finanzen des Staates eine grosse Gefahr in sich schliesse. Man sehe schon heute an der Finanzlage des Staates, wohin man gekommen sei, dass man die dauernden Ausgaben auf die schwankenden Einnahmen der Eisenbahnen basirt habe. Eine gänzliche Trennung der Eisenbahnen von den übrigen Staatsverwaltungen wolle er nicht, denn der Finanzminister werde auf die Eisenbahnverwaltung immer einen gewissen Einfluss behalten müssen. Aber eine Grenze werde gefunden werden müssen, welche das Eisenbahn-Garantiegesetz nicht gebe. Da er nun nicht glaube, dass die nächsten Jahre eine wesentliche Besserung bringen werden, so meine er, dass die Summe von 146 Millionen als die höchste Summe bezeichnet werden müsste, die aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu den allgemeinen Staatsausgaben verwendet werden dürfen. Durch ein solches Verfahren werde man schliesslich zu einer grösseren Amortisation der Eisenbahnschuld gelangen. Redner ging dann zu einer Gesammtbetrachtung des Eisenbahnetats über. Bei dem Personenverkehr halte er es für gewiss, dass der Etat sich bewahrheiten werde, bei dem Güterverkehr habe er dagegen erhebliche Zweifel. Bei den Ausgaben hoffe er, dass die Eisenbahnverwaltung in allen Punkten das Richtige getroffen habe, wie vielleicht in keinem der früheren Etats. Redner weist schliesslich noch auf die Vorbildung der höheren Eisenbahnbeamten hin, auf deren eisenbahntechnische Ausbildung er mehr Werth verwendet wissen will. Im übrigen habe sich aber nach seiner Meinung die Staatsverwaltung nicht nur bewährt, sondern sogar als eine Musterverwaltung erwiesen, welche keinen Vergleich zu scheuen brauche.

Minister Thielen nimmt an, dass der augenblicklich eingetretene wirthschaftliche Rückgang nur ein vorübergehender sein werde. Sollten sich die von den Einnahmen gehegten Erwartungen nicht erfüllen, so würden auch die Ausgaben danach sich ermässigen. Die Organisation der Eisenbahnver-

waltung habe sich in dem 10jährigen Zeitabschnitt vollkommen bewährt, aber dieselbe werde von ihm durchaus nicht als etwas so vollkommenes betrachtet, dass sie sich nicht den veränderten Zeiten anzupassen hätte, und es seien auch im Laufe der Zeit schon wesentliche Abänderungen vorgenommen worden. Den Wunsch des Vorredners nach besserer technischer Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten theile er und sei ein Projekt dazu bereits ausgearbeitet. Dem Abg. v. Puttkammer erwidere er, dass die Staatsregierung nicht beabsichtige, vor dem Zeitpunkt, wo der Ertrag der neuen Ernte transportfähig werde, die Staffeltarife aufzuheben.

Abg. Schmieding hält den Zeitpunkt für gekommen, wo man das Privatkapital ohne Schädigung der Staatsbahnen wieder zum Bau von Eisenbahnen zulassen könne. Die Verbesserung des Eisenbahn-Garantiegesetzes sei gerade jetzt am besten durchzuführen, wo man sich mit den geringeren Einnahmen aus den Eisenbahnen begnügen müsse. Deshalb sei man jetzt geradezu in der Lage, die höheren Einnahmen der Zukunft, die ja doch wohl wieder kommen würden, festzulegen.

Abg. Vopelius wünscht die Einführung von Arbeiterzügen im Saarbrücker Revier und bemängelt die Verzögerung des Baues einer Sekundärbahn von Wemmetsweiler nach Hermeskeil und die Anlage einer Personenhaltestelle in Diebelkirchen bei Neunkirchen.

Auf einen Vorwurf des Abg. Brömel, dass die Einnahmen zu hoch veranschlagt seien, verweist Minister Thielen darauf, dass die Steigerung der Einnahmen nach den bisher befolgten Grundsätzen angenommen sei, die sich in den Vorjahren bewährt hätten.

(Schluss folgt.)

Aus Russland.

Zum Rücktritt des Ministers der Verkehrsanstalten v. Hübbenet.

In Nr. 11 S. 118 d. Ztg. theilten wir unseren Lesern schon mit, dass der Minister der Verkehrsanstalten, Staatssekretär v. Hübbenet, die wenig zufriedenstellenden Verhältnisse auf den Bahnen im Süden und Südosten des Reiches mit Verlust seines Amtes hat büssen müssen. Etwa einen Monat vorher hat aber schon eine einschneidende Aenderung im Bestande des Ministeriums selbst stattgefunden, über die wir hier nachholend berichten wollen, weil sie von nicht geringer prinzipieller Bedeutung für die Leitung des Verkehrswesens in unserem Nachbarstaate ist. Am 27. Dezember 1891 wurde der Direktor des Eisenbahndepartements, wirklicher Staatsrath Ingenieur Werchowski, dieses Amtes enthoben und kurz darauf, am 3. Januar d. J., wurde dem Präsidenten der zeitweiligen Verwaltung der Staatsbahnen, Generallieutenant Petrow, das vakant gewordene Amt des Direktors des Eisenbahndepartements gleichfalls übertragen, so dass nunmehr die sämmtlichen Bahnen Russlands mit Rücksicht auf die oberste direkte Leitung in einer Hand vereinigt sind. Ob diese Vereinigung nur eine vorübergehende sein wird, oder ob nach Besetzung des noch immer vakanten Ministerpostens dieselbe wiederum aufgehoben werden wird, vermag augenblicklich niemand zu bestimmen, nur das steht fest, dass der gegenwärtige Zustand ohne Minister zu den grössten Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten führt und die Einheitlichkeit der Leitung dieses wichtigen Ressorts sehr leidet, namentlich da thatsächlich die Bahnen im Süden und Südosten des Reiches eine sehr grosse und schwierige Arbeit zu leisten haben. Allerdings wird der Verkehr auf jenen Bahnen vom Obersten v. Wendrich, der mit sehr weitgehenden Vollmachten ausgestattet ist, geleitet, aber gerade diese Ausnahmestellung, die Herr v. Wendrich vollständig unabhängig von den Centralstellen einnimmt, hat Verhältnisse geschaffen, die jede geregelte Wirthschaft ausschliesst, so dass es im Interesse des gesammten Verkehrs nur zu hoffen wäre, dass dieser Zustand bald sein Ende erfahre.

Verstaatlichung der Orel-Grjäsibahn.

Die Allerhöchst am 10. November 1891 bestätigten und gegenwärtig publizirten Bestimmungen wegen Ankaufes der Orel-Grjäsibahn setzen fest:

1. Die Bahn soll am 1. Januar 1892 auf Grund der Statutenbestimmungen derselben vom Staate übernommen werden.

2. Der Minister der Verkehrsanstalten hat die Bahn am 1. Januar 1892 zu übernehmen und, falls für den Betrieb Extrakredite nothwendig werden sollten, solche durch den Reichsrath sich zu erbitten.

3. Die Reichskontrole hat die Revision der Rechenschaftsberichte für 1885—1891 innerhalb 9 Monaten vom Tage der Vorstellung des Berichtes für 1891 zu erledigen. Einwendungen gegen das Resultat der Revision darf die Gesellschaft innerhalb 3 Monaten erheben und wird dann endlich der Reichskontrole für die definitive Feststellung des Revisionsergebnisses eine dreimonatliche Frist gegeben.

4. Der Finanzminister hat die Schlussrechnung zu bewerkstelligen und zwar dergestalt, dass er auf Grund des Revisionsberichtes 3 Monate nach Erhalt desselben der Gesellschaft den ihr zustehenden Betrag auszufolgen hat.

5. Die Direktion der liquidirenden Gesellschaft hat alle ihre Gläubiger durch die Zeitungen aufzufordern, ihre Forderungen innerhalb längstens 6 Monaten anzumelden, da spätere Forderungen keine Berücksichtigung finden werden.

Freie Fahrt.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat mittelst Vorschrift vom 17. Januar d. J. angeordnet, dass den Bezirksinspektoren des Appanageressorts sowohl auf den Staatsbahnen, als auch auf den Privatbahnen gestattet werde, Güter- und Dienstzüge bei ihren Dienstreisen benutzen zu dürfen, und zwar unter denselben Bedingungen, wie solches den Beamten der Polizei (s. Nr. 88 S. 858 Jahrg. 1890 d. Ztg.) gestattet worden ist.

Ausführung öffentlicher Arbeiten in den Nothstandsdistrikten.

Die Nothstandsverhältnisse in Russland haben gegenwärtig dazu geführt, dass die Regierung, um einem Theile der Bevölkerung, welcher den nothleidenden Gouvernements angehört, einen Verdienst zu verschaffen, öffentliche Arbeiten auszuführen beschlossen hat. Es ist zu dem Zwecke der General Annenkow, Erbauer der Transkaspibahn, beauftragt worden, die Ausführung dieser öffentlichen Arbeiten zu organisiren. Mit der Energie, verbunden mit grosser Umsicht, wie sie dem General Annenkow eigen sind, ist er an die Lösung des Kaiserlichen Befehles herangetreten und sind zunächst, entsprechend der Jahreszeit, Arbeiten in den Wäldern in Angriff genommen. Es sollen 25 000 Dessjätinen (1 Dessjätine = 1,0925 ha oder 4,2789 Preussische Morgen) Wald niedergelegt werden, wofür an Kosten 3 175 000 R. assignirt sind, und hofft man aus dem Verkauf des gefällten Holzes eine Einnahme von 6 075 000 R. zu erzielen (625 000 Stück Balken zu 3 R. = 1 875 000 R., 1 Million Stück Bauholz à 1.20 R. = 1 200 000 R., Brennholz für 1 500 000 R. und Schwellen 7 500 000 Stück für 1 500 000 R.).

Daneben sollen Gebäude errichtet werden, hierbei sind namentlich Getreidespeicher in Aussicht genommen und sollen Elevatoren erbaut werden. Da diese Bauten aus Holz hergerichtet werden sollen, so greifen die Arbeiten in den Wäldern und diese Bauarbeiten ineinander, indem sie sich gegenseitig ergänzen. Nach den ausgearbeiteten Projekten sollen an den nachfolgend bezeichneten Punkten Elevatoren erbaut werden, womit der Anfang zu einer Organisation des Getreidehandels, der schon längst ein dringendes Erforderniss ist, um das Russische Getreide auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig zu erhalten, gemacht werden wird. Zunächst sollen nun Elevatoren erbaut werden

in den Stationen		Grösse des Elevators Pud	Höhe des Korntransportumsatzes Pud
Rybinsk	für	600 000	11 788 000
Nishni Nowgorod	„	400 000	6 531 000
Kasan	„	300 000	—
Ssimbirsk	„	100 000	—
Ssamara	„	600 000	3 000 000
Ssaratow	„	200 000	1 896 000
Pensa	„	200 000	2 777 695
Ssysran	„	200 000	167 890
Morschansk	„	100 000	1 149 335
Atkarsk	„	100 000	2 477 000
Kirssanow	„	100 000	2 429 000
Borissoglebsk	„	300 000	4 254 000
Ssergiewo 2	„	200 000	4 401 000
Orel	„	200 000	1 764 613
Werchowje	„	300 000	1 009 000
Kursk	„	100 000	746 000
Charkow	„	200 000	576 539
Ssumy	„	100 000	—
Losowaja	„	200 000	2 040 551
Byk	„	100 000	3 086 055
Kamenskaja	„	200 000	3 094 000
Tokarewka	„	200 000	—

Endlich werden aber auch Verkehrswege theils ganz neu errichtet, theils bereits vorhandene Chausseen und Brücken durchgreifend renovirt werden, wofür für den Anfang 2 300 000 Rubel in Aussicht genommen worden sind. Dieses Projektiren von Arbeiten, deren erster Zweck es ist, der nothleidenden Bevölkerung Arbeit und durch diese Verdienst zuzuweisen, hat in

den verschiedenen Theilen des Reiches die Erinnerung an jene Projekte wachgerufen, welche in den baulustigen 70 er Jahren auftauchten, ausgearbeitet und zum Theil auch schon in den Details vorbereitet waren, dann aber bei Seite gelegt wurden, weil die 80 er Jahre nach dem Orientkriege eine allgemeine Erschlaffung, namentlich für Kapital erfordernde Unternehmungen hervortreten liessen. Gegenwärtig tauchen nun zum Theil aus dem Staube der Archive diese Arbeiten wieder hervor. Hierher gehört z. B. das grossartige Projekt der Stadt Stawropol-Kawkasski bezüglich der Verbindung der genannten Stadt durch eine Eisenbahn mit der Kaukasischen Station der Wladikawkasbahn. Gegenwärtig soll es in Betracht gezogen werden und wird wahrscheinlich realisirt werden. — Ein anderes Projekt behandelt die Anlage einer Eisenbahn im Norden des Reiches zwischen Ssosse und Wytschegda, einer Linie, die die Dwina mit dem Ob verbinden soll und auf 570 Werst berechnet wird. Durch diesen Schienenstrang würde eine billige und bequeme Verbindung der Sibirischen und Europäischen Ländergebiete erreicht werden.

Ferner soll schon im Frühling mit dem Bau der Eisenbahn Lodensee-Hapsal begonnen werden und dabei die bereits vor mehreren Jahren abgesteckte Linie eingehalten werden; gleichzeitig wird uns mitgetheilt, dass sämmtliche Erdarbeiten auf der Strecke von Lodensee bis Hapsal so ausgeführt werden sollen, dass die Bahn noch in dem laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden könne.

Es wird somit das nächste Frühjahr voraussichtlich in mehreren Theilen des Reiches einige Arbeiten bringen, die längst empfundene Lücken theilweise ausfüllen werden, wenngleich ihre nächste Aufgabe ja eine andere ist.

Verkehrsergebnisse im Oktober 1891.

Die von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten für den Monat Oktober 1891 veröffentlichten Verkehrsergebnisse enthalten die folgenden Angaben. Im Laufe des Monats Oktober 1891 befanden sich in Russland (ausschliesslich Finnland mit 1 761 Werst und Transkapien mit 1 343 Werst) 27 361 (26 853)*) Werst im Betriebe.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnlinien ergibt die folgende Frequenz:

Es wurden überhaupt befördert	3 399 357	(3 281 991)	Personen
davon auf den Staatsbahnen	774 093	(753 802)	„
Privatbahnen	2 625 264	(2 528 189)	„

Im Güterverkehre gelangten zur Beförderung:

überhaupt	345 680 000	(336 010 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen	88 745 000	(79 492 000)	„
Privatbahnen	256 935 000	(256 518 000)	„

Es hat somit sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr eine Steigerung des Verkehrs stattgefunden, jedoch vertheilt sich dieselbe im Personen- und Güterverkehr nicht gleichmässig auf Staatsbahnen und Privatbahnen, denn während die Privatbahnen den grössten Theil des Zuwachses im Personenverkehr erhalten haben, entfällt dagegen das ganze Plus des Güterverkehrs ausschliesslich auf die Staatsbahnen. Eine eigenthümliche und auffallende Erscheinung mit Rücksicht auf den Monat Oktober, da um diese Jahreszeit die beiden Verkehrszweige in der Regel wohl parellel laufen sollten.

Diesem Verkehr stehen an Einnahmen gegenüber:

auf sämmtlichen Bahnen	27 592 344	(26 149 884)	R.
oder für die Werst	1 008	(974)	R.
„ den Staatsbahnen	7 689 393	(6 912 550)	„
„ „ Privatbahnen	19 902 951	(19 237 334)	„

Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober 1891 haben sich die Verkehrsverhältnisse wie folgt gestaltet:

Es wurden auf dem gesammten Eisenbahnnetze

befördert	34 163 664	(34 148 225)	Personen
davon auf Staatsbahnen	6 802 011	(6 787 927)	„
„ Privatbahnen	27 361 653	(27 360 298)	„
transportirt	2 917 157 000	(2 824 404 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen	715 462 000	(668 424 000)	„
„ Privatbahnen	2 201 675 000	(2 155 980 000)	„
und betrugen die Gesammteinnahmen	236 537 705	(225 188 275)	R.
davon entfielen auf die Staatsbahnen	63 216 995	(57 804 136)	„
Privatbahnen	173 320 710	(167 384 139)	„

d. h. für 1 Werst Bahnlänge ist vereinnahmt worden:

überhaupt	8 663	(8 464)	R.
davon auf Staatsbahnen	6 255	(5 863)	„
„ Privatbahnen	10 009	(9 918)	„

Der durchschnittliche Werstertrag erreichte in den ersten 10 Monaten des Jahres 1891 — 8 663 R. und überstieg somit die Wersteinnahme für den entsprechenden Zeitraum des Vorjahres um 199 R. Zur Vergleichung der Gesammteinnahme des Jahres 1891 mit derjenigen der 6 Vorjahre lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

vom 1. Januar bis zum 1. November	Eisenbahnnetz Werst	Gesammteinnahme Rubel	Wersteinnahme Rubel
1886 . .	24 250	183 529 382	7 568
1887 . .	24 688	203 600 782	8 247
1888 . .	25 482	224 492 192	8 810
1889 . .	26 302	225 017 404	8 555
1890 . .	26 605	225 188 275	8 464
1891 . .	27 294	236 537 705	8 663

Im Personen- und Güterverkehr machte sich eine Zunahme bemerkbar. In 10 Monaten der letzten 6 Jahre stellte sich der Personen- und Güterverkehr wie folgt dar:

vom 1. Januar bis zum 1. November	Reisende	Frachtgut in 1 000 Pud
1886 . .	28 878 057	2 117 446
1887 . .	29 453 890	2 438 659
1888 . .	31 037 240	2 706 802
1889 . .	32 875 574	2 817 494
1890 . .	34 148 225	2 824 404
1891 . .	34 163 664	2 917 157

Rybinsk-Bologoje Eisenbahngesellschaft.

Das von der Verwaltung der Bahn für das Jahr 1892 aufgestellte Budget veranschlagt die Einkünfte wesentlich niedriger als in den letzten Jahren. Der Verkehrsertrag wird für 1892 auf 2 253 789 R. geschätzt gegen 2 596 073 R. in 1891 und 2 363 784 R. in 1890; die Gesammteinnahmen auf 2 638 540 R. in 1892 gegen 3 004 375 R. in 1891 und 2 763 078 R. in 1890. Die Ausgaben stellen sich nach dem Voranschlag auf 1 308 544 R. in 1892, 1 454 283 R. in 1891 und 1 353 873 R. in 1890. Die Ausgaben für den Unterhalt des Wagenparks und für Remontirungen sind mit 427 571 R. gegen 505 822 R. in 1891 und 467 139 R. in 1890 eingesetzt. Das Gesammtergebniss für das Jahr 1892 wird seitens der Bahnverwaltung geringer als für 1891 veranschlagt und ungefähr dem 1890er Ergebniss gleichgebracht. Die zur Ablösung der Gesellschaftskapitalien eingestellten Beträge belaufen sich für die III. Emission in Höhe von 2 177 000 R. Kredit auf 112 478 R. Zur Zahlung der Zinsen und Amortisationsgebühren für die I. und II. Emission zum Satze von 5,10 % von 34 272 000 ℳ sind 1 747 872 ℳ oder 795 282 R. eingestellt gegen 709 636 R. in 1891 und 751 584 R. in 1890. Die der Umwechselung zu Grunde gelegten Kurse wurden 1891 auf 40,60 R. und 1892 auf 45,50 R. für 100 ℳ festgesetzt. Die Länge der Bahn betrug am 1. Januar 1891: 402.179 Werst, 1892: 404.065 Werst.

Bau der Eisenbahn Shmerinka-Nowosseliza.

In weiterer Ausführung des in Nr. 78 S. 754 Jahrg. 1891 d. Ztg. über den Bau der Bahn Shmerinka-Nowosseliza Gebrachten können wir heute folgende Details mittheilen:

Nach dem bereits bestätigten Projekt wird die Linie in 5 Abtheilungen zerfallen und zusammen eine Länge von 528 Werst haben. Diese Abtheilungen, die zum Theil Nebenzweige repräsentiren, werden folgende Strecken umfassen: 1. Shmerinka bis Mohilew (113 Werst), 2. Sslobodka-Rybniza (48 Werst), 3. Rybniza-Belzy (113 Werst), 4. Belzy-Okniza (83 Werst), 5. Mohilew-Okniza (42 Werst), 6. Okniza-Lipkany (89 Werst), 7. Lipkany-Nowosseliza (40 Werst). Letzterer Ort liegt an der Oesterreichischen Grenze und hier wird die neue Linie mit der Oesterreichischen Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn verbunden. Wichtig in agrarischer Beziehung ist der Zweig: Sslobodka (Südwestbahn)-Okniza-Nowosseliza, da er durch das fruchtbare Bessarabien geht und dem Getreide dieses Gebietes einen neuen Transportweg erschliesst. Nicht weniger wichtig ist dieser Zweig auch in militärischer Hinsicht. In Friedenszeiten ist diese neue einspurige Linie auf den Verkehr von 5 Paar Eisenbahnzügen täglich berechnet, in Kriegszeiten wird aber der Betrieb auf 14 Paar Züge — darunter 12 Paar Militärzüge — verstärkt. Die Stationen — 20 an der Zahl — werden in einer Entfernung von 30 Werst von einander angelegt und in 14 Stationen 4. Kategorie, 4 Stationen 3. Kategorie und 2 Stationen 2. Kategorie zerfallen. Die Anzahl der Kreuzungspunkte beträgt auf der ganzen Strecke 26. Der Bau soll im Oktober 1892 fertig werden und wird voraussichtlich die Summe von 37 569 622 R. kosten.

*) Die in ( ) stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1890.

Aus Portugal.

Die Portugiesische Finanzlage.

Wenn es auch im allgemeinen nicht Aufgabe dieser Zeitung ist, sich mit den Finanzverhältnissen der einzelnen Staaten zu beschäftigen, so dürfte doch eine Besprechung der gegenwärtigen Finanzschwierigkeiten Portugals aus dem Grunde nicht unangebracht sein, weil auch die Eisenbahnen dabei eine Rolle spielen.

Seit langen Jahren lebt Portugal — wie der am 16. Januar d. J. ernannte neue Finanzminister Oliveira Martins am 20. Januar d. J. in der Kammer ausführte — ein künstliches Leben, weil es die natürlichen Quellen des Reichthums im Lande vernachlässigt und dadurch am Ende zu der ganz ungewöhnlichen Lage kommt, dass es ausschliesslich nur fremde Erzeugnisse verbraucht, nur mit fremdem Gelde arbeitet und so jedes Jahr um den Preis dieser Erzeugnisse sowie um den Zins dieses Geldes ärmer wird. Seit 1852 sind unter der Form von Anleihen jährlich durchschnittlich 10 000 Contos de reis ins Land gekommen. Die jährliche Einfuhr nach Portugal hat einen Werth von 40 000 Contos, während seine Ausfuhr nur einen solchen von 15 000 Contos hat; der Unterschied muss also von Portugal baar bezahlt werden, und zwar entweder vermittelst geliehener Gelder oder durch die Summen, welche die nach Brasilien Ausgewanderten dem Mutterlande sandten. Eines Tages versagte das Vertrauen des Auslandes in die Zahlungsfähigkeit Portugals, gleichzeitig blieben aber infolge der politischen und wirthschaftlichen Auflösung in Brasilien auch die Brasilianischen Geldsendungen aus und Portugal war mit einem Male aller seiner Hilfsquellen beraubt. Für das Finanzjahr 1890/91 betrugen denn auch die Einnahmen nur 39 877, die Ausgaben dagegen 51 427 Contos; es ergab sich also ein Fehlbetrag von 11 550 Contos.

So stand die Portugiesische Regierung im Juni 1891 vor der Frage, die Zahlungsunfähigkeit des Staates anzusagen. Es wäre dies damals von unübersehbaren Folgen gewesen, weil zwar nach dem Aufstande vom 31. Januar 1891 die öffentliche Ruhe wiederhergestellt war, die Geister aber zugleich infolge der gedrückten Geschäftslage noch sehr aufgeregt waren. In dieser Lage übernahm Marianno de Carvalho das Finanzministerium; er fand — wie er in seinem am 11. Januar d. J. der Kammer vorgetragenen Rechtfertigungsbericht darlegt — Verpflichtungen des Staates in Höhe von 15 699 Contos, aber nur 600 Contos verfügbare Geldmittel vor. Er reiste daher nach Paris, um unter allen Umständen die Mittel zur Bezahlung der Julizinsen für die Staatsanleihen zu beschaffen; er musste aber gleich erkennen, dass er, wenn der Juli-Zinsschein der Schuldverschreibungen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft nicht eingelöst würde, das zur Bezahlung der Julizinsen für die Staatsanleihen erforderliche Geld nicht erhalten hätte und dass dann der Staatsbankbruch sofort eintreten müsste. Wie die Sachen lagen, machte der Minister die grössten Anstrengungen, nicht nur um die Lage des Staatsschatzes zu verbessern, sondern auch durch Unterhandlungen mit zahlreichen Bankhäusern, um die zur Befriedigung der Gläubiger der Eisenbahngesellschaft erforderlichen Mittel zu erhalten, ohne sich indessen in irgend welcher Weise in die Thätigkeit der Gesellschaft einzumengen. Es war nothwendig, nicht nur die Zinsen der Schuldverschreibungen, sondern auch andere von der Eisenbahngesellschaft, namentlich unter der Form von Wechseln übernommene Verpflichtungen zu begleichen, weil deren Nichtbezahlung den sofortigen Zusammenbruch der Gesellschaft und damit auch des Vertrauens in die Zahlungsfähigkeit des Staates nach sich gezogen hätte. Auf diese Weise wurde die Zinszahlung sowohl im Juli und Oktober 1891, als auch im Januar d. J. gesichert. Nunmehr musste indessen der Finanzminister seinen Amtsgenossen von den Vorschüssen an die Königliche Eisenbahngesellschaft, die sich auf 4 390 Contos beliefen, Mittheilung machen; ausserdem hatten noch eine Reihe von Banken und Gesellschaften Vorschüsse erhalten, u. a. die Nationalbahngesellschaft 60 800 Milreis, auch hatte der Staatsschatz für einen Gesammtbetrag von 7 Millionen Francs 3 %, 4 % und 4,5 % Schatzanweisungen, die bei dem Bankhause Gerson & Vivante in Paris als Bürgschaft für die von der Königlichen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Anleihen hinterlegt waren, die Haftung übernommen. Die Amtsgenossen des Finanzministers Marianno de Carvalho glaubten die Verantwortung für diese Handlungsweise nicht mit übernehmen zu können und so gab das Ministerium seine Entlassung.

Der Finanzminister Oliveira Martins des neuen von Diaz Ferreira gebildeten Ministeriums will auf einem anderen Wege den Portugiesischen Finanzen aufhelfen; durch einen hohen Schutzzoll soll die nationale Arbeit (Ackerbau und Gewerbe) in den Stand gesetzt werden, das Land ohne Inanspruchnahme des Auslandes zu versorgen. Im übrigen will er das Gleichgewicht durch Ersparnisse oder Zinsherabsetzungen herstellen, und zwar auf folgende Weise: Die Gehälter der Beamten unterliegen einer mit dem Gehalt steigenden Steuer von 5 bis 20 %; alle besonderen Bewilligungen, wie Fuhrkosten, Wohnungsgeld-Zuschuss usw., sowie Beurlaubungen und Beförderungen fallen fort. Ferner werden die Zinsen der inneren Anleihen, sowie diejenigen auswärtiger Anleihen, welche in Portugal erhoben werden, mit einer Steuer von 30 % belegt und in Portugiesischer Münze bezahlt; die im Auslande zu zahlenden Zinsen sollen zwar in Gold, aber nur zur Hälfte entrichtet und für die andere Hälfte eine Anweisung gegeben werden. Wenn diese Maassnahmen auch ein Eingeständniss der Zahlungsunfähigkeit des Staates sind, so hat das heute, wo sich die Geister mehr beruhigt haben, nicht mehr so viel zu bedeuten, als vor 6 Monaten, wo die republikanische Partei bereits ihre Zeit gekommen glaubte. Diese Partei hat denn auch ihren Hass gegen den abgetretenen Minister Marianno de Carvalho dadurch zu erkennen gegeben, dass der ihr zugehörige Abgeordnete Manuel Arriaga beantragt hat, den Minister wegen der der Königlichen Eisenbahngesellschaft bewilligten Vorschüsse in Anklagezustand zu versetzen.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Behufs Beschlussfassung über einen mit den Gläubigern zu treffenden Ausgleich war auf den 23. Dezember 1891 eine ausserordentliche Hauptversammlung berufen worden, die aber wegen ungenügender Betheiligung nicht zustande kam. Daher trat die Hauptversammlung am 7. Januar d. J. zusammen und setzte einen gemischten Ausschuss aus Antheilhabern und Gläubigern ein, um die Grundlagen eines Ausgleichs vorzubereiten, und vertagte sich dann auf den 9. Januar. Nach dem dieser zweiten Sitzung erstatteten Bericht belief sich die schwebende Schuld am 30. September 1891 auf 10 705 041 Milreis; die Verzinsung und Tilgung dieser Schuld, sowie die sonstigen Lasten erfordern jährlich 3 942 671 Milreis, während der Reinertrag nur auf 2 Millionen Milreis veranschlagt wird. Angesichts dieser Sachlage gab es sehr erregte Erörterungen und so ernste Beschuldigungen fielen von beiden Seiten, dass an einem Ausgleich verzweifelt wurde. Schliesslich wurde abermals ein Ausschuss von 12 in- und ausländischen Mitgliedern eingesetzt, um eine Aenderung der Satzungen vorzubereiten. Nachdem sich der Gegensatz zwischen der Gesellschaft und ihren Gläubigern derart zugespitzt hatte, erliessen letztere eine öffentliche Erklärung in der Presse, liessen eine Anfrage in der Kammer stellen und bezichtigten den Verwaltungsrath durch namenlose Anzeige beim Ministerium, ein Darlehen in Schuldverschreibungen der Gesellschaft ausgeliehen zu haben, ohne dass der Gesellschaftskasse ein Gegenwerth zugeführt worden wäre. Dieses Vorgehen führte einerseits mittelbar den Sturz des Finanzministers Marianno de Carvalho herbei, andererseits veranlasste es von seiten des Ministeriums eine polizeiliche Haussuchung in den Geschäftsräumen der Gesellschaft und die Verhaftung des Verwaltungsraths-Mitgliedes Marquis da Foz, der aber gegen eine Bürgschaft von 56 000 £ wieder freigelassen wurde. Zugleich wurde zur Untersuchung der angezeigten Vorgänge unter dem Vorsitz des zum Regierungsvertreter bei der Gesellschaft bestellten früheren Ministerpräsidenten Serpa Pimentel ein Ausschuss eingesetzt, dem ausserdem noch der Generaldirektor für Handel und Gewerbe im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, 2 Ingenieure und 1 Rechnungsbeamter angehören.

Am 16. Januar tagte alsdann die Hauptversammlung zum dritten Male, um den Bericht des Ausschusses anzuhören. Dieser Bericht schlug zunächst unter Zustimmung der Versammlung vor, die Prüfung der Rechnungen, sowie den Vertrag mit der Nordbahn, betreffend Zahlung von jährlich 900 000 Frcs. an diese gegen Uebernahme des Betriebes der Caceres-, der Westspanischen und der Grossen Spanischen Centralbahn (vergl. Nr. 71. S. 690 Jahrg. 1891 d. Ztg.), einem späteren Zeitpunkt vorzubehalten. Alsdann wurde die Aenderung der Satzungen berathen und u. a. beschlossen, dass sich die Hauptversammlung nicht mehr wie bisher aus den 100 grössten Besitzern von Antheilscheinen, sondern aus allen Antheilhabern, die wenigstens 100 Antheilscheine besitzen, zusammensetzen und dass künftig 18 statt bisher 7 Mitglieder des Verwaltungsrathes ernannt werden sollten. Infolge dieser Beschlüsse gab der bisherige Verwaltungsrath seine Entlassung und es wurde ein neuer gewählt, in dem nur ein Mitglied der früheren Verwaltung vertreten ist und der sich aus 12 Portugiesen, 2 Deutschen und 6 Franzosen zusammensetzt. Die erste Aufgabe des neuen Verwaltungsrathes, zu dessen Vorsitzenden Graf Burnay erwählt ist, hat nun darin zu bestehen, von neuem einen Ausgleich mit den Gläubigern anzustreben.

Die abgetretenen Mitglieder haben sich vereinigt, um Schritte zur Wiedererlangung und Erstattung der widerrechtlich weggegebenen Werthpapiere zu thun.

Aus Mittelamerika.

Panama.

Aus dem zweitem Berichte des Massenverwalters der Panamakanal-Gesellschaft über deren Lage am 30. Juni 1891 ist folgendes zu entnehmen: Vereinnahmt waren bis zu dem genannten Zeitpunkt im ganzen 1 333 093 687 Frcs., verausgabt dagegen in Panama 792 315 407 Frcs., in Paris 393 422 772 Frcs., für Ankauf von Antheilscheinen der Panama - Railroad 93 268 187 Frcs., an Einzahlungen an die „Société civile des obligations à lots“ 31 587 976 Frcs., an Vorschüssen an die Kolumbianische Regierung 2 455 075 Frcs. und an Vorschüssen an Unternehmer usw. 9 284 545 Frcs., im ganzen also 1 322 333 963 Frcs., so dass noch 10 759 724 Frcs. zur ferneren Verwaltung der Masse verfügbar bleiben.

Die verschiedenen Zwischenstufen, über die man nothwendigerweise hinweg musste, um auf praktische Weise zur Bildung einer neuen Gesellschaft zu schreiten, sind heute überwunden; in kurzem müssen die Arbeiten wieder aufgenommen oder endgültig darauf verzichtet werden. Die Hilfsmittel des Massenverwalters gehen ihrer Erschöpfung entgegen und andererseits würde die Einstellung der Unterhaltung und Bewachung der Anlagen, sowie des Materials in Panama den Verfall der Konzession nach sich ziehen. Die Verwaltung des Eintragsamtes verlangt vom Massenverwalter an Steuer und Uebertragungsabgabe für die nicht gewährleisteten Schuldverschreibungen bis einschliesslich des 3. Vierteljahres 1891 einen Betrag von 4 170 557 Frcs. — eine Summe, die von Tag zu Tag grösser wird. Am 2. Dezember 1890 hat das Eintragsamt zu Gunsten der Société civile des obligations à lots die Beschlagnahme aller Summen, die dem Massenverwalter auf Grund der Gewinne der in seiner Verwahrung befindlichen Schuldverschreibungen zufallen, verfügt. Die Erhaltung der Werthpapiere der älteren Gesellschaft im Verkehr wird also verderblich für die Verwaltung der Masse. Die privaten Klagen einzelner Schuldscheininhaber haben Schwierigkeiten geschaffen, die sich nur vergrössern können, wenn nicht bald eine Lösung erzielt wird. Andererseits heben Amerikanische und Kolumbianische Zeitungen neuerdings hervor, dass die Vereinigten Staaten wohl wissen, wie viel schneller und billiger der Panamakanal als jedes andere derartige Unternehmen zu vollenden ist, und nur den Augenblick abwarten, wo sie aus dem begonnenen Werke Vortheil ziehen und es mit geringen Kosten vollenden können, ohne sich um die früheren Anstrengungen und Opfer zu kümmern. Auch die Republik Kolumbia beginnt die Amerikanischen Absichten mit weniger misstrauischem Auge anzusehen. Der Bürgerliche Gerichtshof der Seine hat dem Massenverwalter, weil die Abhaltung einer ausserordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft als unmöglich anerkannt ist, die ausgedehntesten Vollmachten ertheilt, um das Gesellschaftsvermögen ganz oder theilweise auf eine neue Gesellschaft zu übertragen. In kurzem werden die Schwierigkeiten derart sein, dass sie dem Massenverwalter die Ausführung der übertragenen Aufgabe unmöglich machen; es muss also in nächster Zeit zur Bildung einer neuen Gesellschaft zur Vollendung des Kanals geschritten oder jede Hoffnung auf Wiederaufnahme der Arbeiten aufgegeben werden und die Auflösung erfolgen.

Das Vermögen der Gesellschaft setzt sich folgendermaassen zusammen: a) Kassenbestand 10 759 724 Frcs.; b) das Grundstück in der Rue Caumartin ist so mit Hypotheken belastet, dass vom Verkaufserlös nichts übrig bleiben wird; c) die Konzession des Kanals, die ausgeführten Bauten, Anlagen und Werkstätten lassen sich nur als Zubringung an eine Vollendungsgesellschaft verwerthen; d) ebenso ist das in Panama befindliche Material, bestehend aus 252 Hebezeugen, 64 Lokomobilen, 34 Dampfmaschinen, 40 Baggern, 3 schwimmenden Ausladevorrichtungen, 14 Leichterbooten, 173 Schleppdampfern, Schaluppen usw., 74 Ausgrabungsmaschinen, 131 Steinbohrmaschinen, 248 Lokomotiven, 7 426 eisernen und hölzernen Güterwagen, 6 800 Arbeitswagen usw. werthlos, wenn die Bauten nicht fortgesetzt werden, dagegen für eine neue Gesellschaft von bedeutendem Werthe durch die Möglichkeit, die Arbeiten sofort wieder aufzunehmen; e) die von der Kolumbianischen Regierung überlassenen 250 000 ha Land haben nur während des Baues und namentlich nach Eröffnung Werth; f) von den 70 000 Antheilscheinen der Panama-Railroad besitzt die Kanalgesellschaft 68 534 Stück, von letzteren sind aber 30 000 verschiedenen Unternehmern als Bürgschaft übergeben; g) an noch nicht untergebrachten Loos-Schuldverschreibungen besitzt der Massenverwalter 784 861 Stück, die er auf Grund eines besonderen Gesetzes als unverzinslich und ohne Preisbeschränkung verhandeln darf; diese Schuldverschreibungen könnten einer neuen Gesellschaft zugebracht oder zur Einlösung der Eisenbahn-Antheilscheine oder sonstiger verpfändeter Vermögenstheile verwendet werden.

Da sich demnach das Vermögen der Gesellschaft nur schwer flüssig machen lässt, so hält es der Massenverwalter für das Vortheilhafteste, wenn eine aus den verschiedenen Gruppen der Schuldscheininhaber gebildete bürgerliche Gesellschaft das Vermögen übernähme und unter die einzelnen Gruppen vertheilte.

Portorico.

Die Portorico-Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 66 S. 618 Jahrg. 1888 d. Ztg.) gab im Jahre 1888 101 758 Stück 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. aus, um die Baugelder zur Herstellung der ersten 275 km des ihr konzessionirten Netzes von 546 km zu beschaffen. Ueber den jetzigen Stand der Bauarbeiten ist folgendes zu erwähnen: Von der 85 km langen Strecke San Juan-Arecibo sind 73 km seit 10. März 1891 vorläufig dem Betriebe übergeben und liefern steigende Einnahmen, obwohl der Zugang zu den beiden Endpunkten noch unter sehr misslichen Verhältnissen stattfindet; die endgültige Eröffnung dieser Strecke ist für Mitte März d. J. in Aussicht genommen. Die Strecken San Juan-Carolina (14 km) und Arecibo-Camuy (13 km) sind vollendet und sollen Ende März d. J. zur Eröffnung kommen. Auf der Strecke Camuy - Aguadilla ist der Unterbau in Angriff genommen. Auf den Strecken Aguadilla - Mayaguez (44 km) und Mayaguez - Hormigueros (10 km) ist im Dezember 1891 mit der Schienenlegung begonnen und die Eröffnung im ersten Halbjahr 1892 in Aussicht genommen. Auf der Strecke Hormigueros-Janco hat man mit den Erdarbeiten begonnen; endlich auf der Strecke Janco-Ponce (35,8 km) war man im Dezember 1891 bis zur Schienenlegung gediehen und wird den Betrieb noch im ersten Halbjahr 1892 eröffnen. Ende Juni d. J. sollen sich demnach 202 km im Betriebe befinden, und zwar Carolina - San Juan - Arecibo-Camuy, Aguadilla-Mayaguez-Hormigueros und Janco-Ponce; doch wird sich die Zinsengewähr, die konzessionsmässig am 1. Juli d. J. in Wirksamkeit tritt, bis auf weiteres nur auf 165 km, nämlich San Juan-Arecibo, Aguadilla-Mayagues und Janco - Ponce beziehen, während 37 km, nämlich Carolina-San Juan, Arecibo-Camuy und Mayaguez-Hormigueros, nur als vorläufig eröffnet gelten. Im Bau bleiben alsdann von den zuerst in Angriff genommenen 275 km nur noch 73 km, nämlich Camuy - Aguadilla und Hormigueros - Janco, die beide keine Schwierigkeiten verursachen werden.

Aus Afrika.

Tunesien.

Um den Ausbau des Tunesischen Eisenbahnnetzes zu beschleunigen, richtete der Abgeordnete Baïhut im Eisenbahnausschuss der Kammer eine Anfrage an den Minister der auswärtigen Angelegenheiten. Der Minister stellte in seiner Antwort einen Gesetzentwurf in Aussicht, der die Konzessionsertheilung der vollspurigen Linien Djeïda-Bizerte und Hammam-el-Lif - Hammamet - Nebeul (zusammen 143 km) ohne Zinsengewähr oder sonstige Staatsbeihilfe an die Eisenbahngesellschaft Bona - Gelma genehmigen soll. Dagegen würde diese Gesellschaft allen ihren Ansprüchen auf die Konzession der ferner in Aussicht genommenen Tunesischen Linien entsagen.

Ferner theilt der „Sémaphore de Marseille“ aus einem Berichte, den ein von der Tunesischen Regierung eingesetzter Ausschuss Ende 1891 erstattet hat, folgendes über die Neubaulinien mit: Das erste Netz soll die Linien Tunis (Djeïda)-Bizerte (74 km), Tunis (Hammam-el-Lif) - Hammamet - Nebeul (Kap Bon), Susa-Kairuan, Tunis-Zaghuan nebst Verlängerung bis zu einem Punkte der Bahn Susa-Kairuan, und endlich die Linie Sfax Gaffa umfassen, doch würde der Bau dieser letzteren von der Ausbeutung der Phosphatlager abhängen. Abgesehen von der Linie nach Bizerte betrachtet die Regierung diejenige nach Kap Bon als die dringendste und wegen der gesicherten Ertragsfähigkeit als die wirthschaftlich am meisten gerechtfertigte. Bezüglich der vorläufig durch ein Decauville-Geleis verbundenen Linie Susa-Kairuan sind verschiedene Richtungslinien angegeben; der Ausschuss der öffentlichen Arbeiten empfiehlt die direkte Linie von Susa nach Kairuan. Von Kairuan nach Tunis würde die Bahn das Mornagthal durchziehen und Zaghuan berühren, also zwei schon stark besiedelte Ebenen dem Verkehre erschliessen; obwohl dieser Linie auch seitens der Kriegsverwaltung der Vorzug zugesprochen ist, so bedarf es doch noch fernerer Untersuchungen über die dem Bahnbau stellenweise äusserst ungünstige Bodenbeschaffenheit. Nach dem s. Zt. von der Gesellschaft Bona - Gelma aufgestellten Entwurf würde die Linie von Tunis über Wed Ramel und Enfida führen und bei Akuda in die Bahn Susa - Kairuan einmünden, wodurch sich verschiedene Vortheile ergeben würden. Während die Konzession für die Linien nach Bizerte und nach Kap Bon der Gesellschaft Bona-Gelma überlassen bleibt, wird die Regierung für die übrigen Linien das zu gewährleistende Anlagekapital festsetzen und dann deren Konzession öffentlich ausschreiben,

wobei sich die Unterbietung auf den Zinssatz zu beziehen hat. Der Betrieb erfolgt auf Gefahr und Kosten des Konzessionsinhabers, doch sollen ihm etwaige Fehlbeträge der ersten Betriebsjahre aus späteren Ueberschüssen zurückgezahlt werden. Wenn nämlich der Reinertrag eine gewisse Höhe übersteigt, so soll eine Theilung zwischen dem Konzessionsinhaber und der Regierung stattfinden, jedoch erst dann, wenn alle früheren Betriebsfehlbeträge dem Konzessionsinhaber aus diesem etwaigem Antheil der Regierung erstattet sind.

Algerien.

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit der Ostalgerischen Eisenbahngesellschaft einen neuen Vertrag wegen Berechnung der Zinsengewähr abgeschlossen. Dieser Vertrag unterliegt zur Zeit der Prüfung des Finanzministers und wird alsdann der Kammer vorgelegt werden.

Der Französische Senat hat den für Herstellung der Linie Aïn-Sefra-Djenien-Bou-Rezy (vgl. Nr. 3 S. 25 d. Ztg.) geforderten Betrag in der zweiten Hälfte des Januar bewilligt. Bei der Berathung im Senat bemerkte der Ministerpräsident de Freycinet, dass man sich in jenen Gegenden gegenüber einer Bewegung, die sich gegen Frankreich richte, befinde; die jetzige Feststellung des Bahnbaues aber klar erkennen lasse, dass Frankreich fest entschlossen sei, seine Macht bis zur Algerischen Landesgrenze zur Geltung zu bringen.

Aegypten.

Der Ministerrath hat den mit der Suezkanalgesellschaft wegen Anlage einer Strassenbahn zwischen Port-Saïd und Ismaïlia mit der Maassgabe genehmigt, dass die Regierung 8 % der Reineinnahmen erhält.

Verschiedenes.

Die grösste Lokomotive

von Nordamerika ist eine 12rädrige Güterzugmaschine mit 5 gekuppelten Achsen, die nach dem Vauclair'schen Viercylindersystem von den Baldwin-Lokomotivwerken für die Erie-Eisenbahn gebaut ist. Sie hat folgende Abmessungen:

Cylinder	406 und 685,710 mm
Treibräder	1 270 „
Gesammte Basis der Räder	8,33 m
Basis der Treibräder	5,75 „
Gesammtgewicht	98 t
Gewicht über den Treibachsen	86 „
Tendergewicht	46 „
Durchmesser des Kessels	1 930 mm
Zahl der Siederohre	354 Stück
Durchmesser der Siederohre	51 mm
Länge der Siederohre	3 655 mm
Länge der Feuerbuchse	3 339 „
Breite der Feuerbuchse	2 495 „
Heizoberfläche der Feuerbuchse	17 qm
Heizoberfläche der Rauchkammer	5 „
Heizoberfläche der Siederohre	206 „
Gesammte Heizoberfläche	228 „
Fassungsvermögen des Wasserbehälters	17 cbm

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Baurath Urban ist von Hirschberg nach Stralsund versetzt und mit der ständigen Vertretung des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts daselbst bis auf weiteres betraut worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen für Massengüter. Die in unserer Bekanntmachung vom 9. Januar d. J. veröffentlichte Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen, bei Anwendung der Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien, die unter Ziffer 2 des Ausnahmetarifs für geringwerthige Massenartikel genannten Güter, ausgenommen Porzellanerde (china clay, Kaolin), für Steine des Spezialtarifs III, ferner für Kies, Glasscherben und Glasbrocken und für Sand vom 1. März d. J. ab, findet vom 15. April d. J. ab auch Anwendung im Verkehr der Stationen der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin.

Berlin, den 19. Februar 1892. (MG336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zum Binnengütertarife. Am 1. März d. J. gelangen zwischen sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Breslau und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn direkte Frachtsätze für die regelrechten Tarifklassen und die Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, Holz, Wegebaumaterialien, Düngemittel und Getreide, soweit solche noch nicht bestehen, in Höhe der für Kempen (Güterbahnhof) bereits bestehenden Sätze zur Einführung. In den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen und Koks wird die Station Kempen B. W. E. ebenfalls mit den für Kempen (Güterbahnhof) bestehenden Ausnahmesätzen als Empfangsstation einbezogen.

Breslau, den 20. Februar 1892. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahn - Verkehr Altona - Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Stationen Flensburg, Hadersleben und Kiel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 18 für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im Februar 1892. (MG338)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Mais. Der mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. bis zum 30. Juni 1892 eingeführte Ausnahmetarif für Mais von den im Tarif genannten Deutschen Seehafenstationen findet, soweit ein direkter Verkehr von denselben besteht und solcher durch Verwaltungen, welche diesem Ausnahmetarif beigetreten sind, vermittelt wird, ausser auf den Verkehr nach den in unseren Bekanntmachungen vom 3. und 11. d. Mts. genannten Bahnen noch Anwendung auf den Verkehr nach der Sächsischen Staats-, Stendal-Tangermünder, Wittenberge-Perleberger, Georgs-Marien - Hütten-, Braunschweigischen Landes - Eisenbahn, Niederländischen Staatsbahn bezüglich der Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf, sowie nach den Oberhessischen Eisenbahnen (im Verkehr nach den letzteren, sowie nach den Sächsischen Staatsbahnen jedoch erst vom 1. März 1892 ab).

Berlin, den 19. Februar 1892. (MG339)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Der vom 1. Februar bis 30 Juni 1892 von den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien findet vom 1. März 1892 ab auch auf Sendungen nach den Binnenstationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Der Frachtberechnung sind die im Binnengütertarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bezw. in den einschlägigen Verbandstarifen enthaltenen Entfernungen zu Grunde zu legen.

Breslau, den 22. Februar 1892. (340)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Am 1. März d. J. kommt der Nachtrag IV zum Tarifheft 2 zur Einführung.

Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif für Getreide usw. für den Verkehr zwischen einzelnen Sächsischen und Bayerischen Stationen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 18. Februar 1892. (341)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Die besondere Tarifvorschrift unter II B. 1 b der Gütertarife Heft 1 und 2 für den Sächsisch-Thüringischen Verband, betr. Begleitung von Fischbrut und Zuchtfischsendungen, wird vom 1. März 1892 ab auf alle Sendungen lebender Fische ausgedehnt.

Erfurt, den 20. Februar 1892. (342)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Der vom 1. Februar bis 30. Juni 1892 von den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien findet von heute ab auch auf Sendungen von der Deutsch-Bayerischen Uebergangsstation Lichtenfels der Werra-Eisenbahn Anwendung.

Gleichzeitig wird dieser Tarif auch auf Sendungen von den Grenzstationen Halbstadt, Myslowitz und Oderberg nach den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn ausgedehnt.

Breslau, den 19. Februar 1892. (343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Oberhessischer Güterverkehr. An Stelle des Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. November 1887 nebst Nachträgen tritt am 1. März d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher auch direkte Entfernungen bezw. Tarifsätze für Hamburg H und Lübeck enthält. Jede gewünschte Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen. Verkaufspreis 0,60 ℳ.

Giessen, den 16. Februar 1892. (344)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der Nachtrag VIII erschienen, enthaltend einige Ergänzungen zum Ausnahmetarif 21 für Düngemittel etc. und direkte Sätze im Verkehr mit den Stationen Ernsthausen bei Weilburg, Essershausen, Freienfels und Weilmünster der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (345)

Frankfurt a/M., den 18. Februar 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Bayerischer Eisenbahnverband. Für Steine des Spezialtarifes III im Verkehr von den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen Bodenwöhr, Ebnath, Kothmaissling, Münchberg, Neusorg und Unterlind nach St. Margarethen, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, sind direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Altona, den 18. Februar 1892. (346)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März 1892 wird die Saargrubenstation Göttelborn in den Ausnahmetarif 2 (Steinkohlen) des Tarifs, Heft 2, für den Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Güterverkehr einbezogen.

Karlsruhe, den 17. Februar 1892. (347)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. treten die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 2, sowie Nachtrag III zum Tarifheft 3 für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr in Kraft, die im wesentlichen folgendes enthalten: Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Beucha, Schöna, Ulbersdorf und Wolfsgrün der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, Immekeppel, Kierspe, Meinerzhagen, Oberbrügge, Sundwig, Unter-Eschbach und Volme des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Büdesheim, Fremmersdorf, Göttelborn, Lampaden und Neef des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Altendorf a. d. Ruhr und Fahr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); anderweite Kilometerzeiger für die Stationen Barmen (Mittel-), Barmen (Ober-), Dornap Rh., Elberfeld (Mirke), Gevelsberg Rh., Hagen Rh., Haspe Rh., Herdecke Rh., Hörde Rh., Löttringhausen, Mettmann, Neanderthal, Schee, Schwelm Rh. und Sonnborn Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Annen Rh. und Witten Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Die Entfernungen für die Stationen Kierspe, Meinerzhagen und Volme treten erst mit dem noch zu veröffentlichenden Tage der Verkehrseröffnung auf diesen Stationen in Kraft.

Die gegen seither erhöhten Entfernungen für die Verkehrsverbindungen Lüdenscheid-Grossbraunshain, Lüdenscheid-Wittgensdorf und Hörde Rh.-Görlitz i. Schles. (S. St. B.) erlangen erst am 15. April 1892 Gültigkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 18. Februar 1892. (348)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1. März d. J. treten für gewöhnliche Seife, welche zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern bestimmt ist, folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

	nach Lübeck
Von Barmen-Rittershausen . .	1,76 ℳ
„ Siegen	1,98 „

für 100 kg.

Köln, den 20. Februar 1892. (349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangt der Nachtrag VIII zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen der „besonderen Tarifvorschriften“, sowie des Tarifs für Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Entfernungen und Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen, eine Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 2 für bestimmte Stückgüter und Nr. 9 für Düngemittel, sowie den neuen Ausnahmetarif Nr. 15 für Seife zur überseeischen Ausfuhr. Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (350)

Frankfurt a/M., den 19. Februar 1892.
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr. Am 1. März d. J. kommen die Nachträge III zum gemeinschaftlichen und zu den Heften 1—3 des Gütertarifs vom 1. Januar 1891, sowie der Nachtrag VIII zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz vom 1. März 1884 zur Einführung, enthaltend ausser einigen Ergänzungen anderweite ermässigte Frachtsätze für Lindau unter Aufhebung der für diese Station im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen und Westdeutschen Verbande (in letzterem Verbande nur für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Sarnau-Laasphe) bestehenden Frachtsätze.

Der bisherige Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Heringe von Emden nach Lindau, an dessen Stelle der höhere Frachtsatz des Spezialtarifs I tritt, bleibt noch bis zum 15. April d. J. in Kraft.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 18. Februar 1892. (351)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Krakau . . . . . Podgórze-Plaszów Podgórze-Bonarka	1,99 ℳ	—
Nach Schönpriesen-Umschlag von Krakau . . . . . Podgórze-Plaszów Podgórze-Bonarka	1,94 „	—
Nach Dresden-Elbkai von Krakau . . . . . Podgórze-Plaszów Podgorze-Bonarka	2,39 „	2,12 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. Februar 1892. (352)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Einer Mittheilung der Betriebsdirektion der Französischen Ostbahn zufolge treten auf Grund ergangener ministerieller Vorschriften am 1. April d. J. sämmtliche über die Linien der genannten Verwaltung zur Zeit bestehenden direkten Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr aus Anlass der Anwendung ermässigter Fahrpreise und Gepäcktaxen auf den Französischen Bahnstrecken ausser Geltung.

Sofern die in Ausarbeitung begriffenen neuen Tarife bis zu diesem Zeitpunkte etwa nicht zur Einführung gelangen sollten, kann eine Abfertigung von Personen und Reisegepäck vom genannten Tage ab nur bis zu den betreffenden Französischen Uebergangspunkten stattfinden.

Strassburg, den 15. Februar 1892. (353)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

3. Verdingungen.

Es soll die Lieferung von

Loos I. 4 Stück 2achsige Normal-Güterzug-Gepäckwagen,

„ II. 13 Stück 2achsige Normal-Plattformwagen für 15 t Ladegewicht,

Loos III: 34 Stück Normal-Wagen-Radsätzen,
„ IV: 68 Stück Flussstahl-Tragfedern,
„ V. 85 Stück Flussstahl-Spiralfedern

unter Zugrundelegung der bekannten, bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Zimmer 14 a unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst, Königstrasse, in den Geschäftsstunden zur Einsicht aus und können auch von uns gegen Erstattung der Herstellungskosten von je 2 ℳ für Loos I/II, Loos III und Loos IV/V durch die Post unfrankirt bezogen werden.

Angebote auf die Lieferung sind bis zum 4. März d. J., Vormittags 11 Uhr für die Wagen, 11¼ Uhr für die Radsätze und 12 Uhr für die Federn, auf vorgeschriebenem Formular, versiegelt und auf dem Umschlage mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Wagen, bezw. Radsätzen, bezw. Wagenfedern“ an uns einzureichen.

Altona, den 15. Februar 1892. (354)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Nebenprodukten.

Verkauf von Steinkohlentheer, Gasöltheer und Kohlenwasserstoff. Die im Rechnungsjahre 1892/93 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Halle a/S., Braunschweig, Jerxheim, Börssum, Kreiensen und Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse etwa

117 000 kg Steinkohlentheer,
244 000 „ Gasöltheer,
21 300 „ Kohlenwasserstoff,

sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet daselbst
am 9. März 1892, Vormittags 11 Uhr.
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. März dieses Jahres.

Magdeburg, den 16. Februar 1892. (355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.
WILH. TILLMANNS REMSCHEID

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

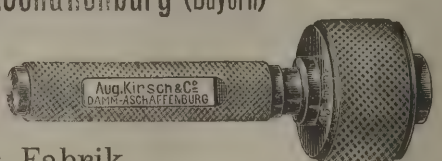
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten **Strassenbahn-Schienensysteme** nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

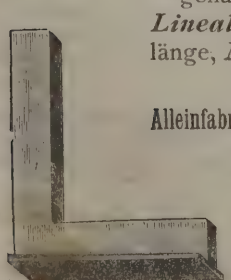
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

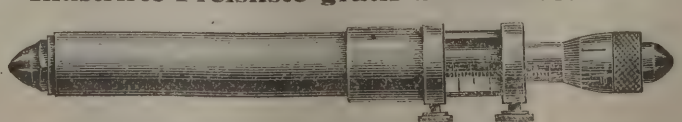
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)



Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube, Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von ½—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen





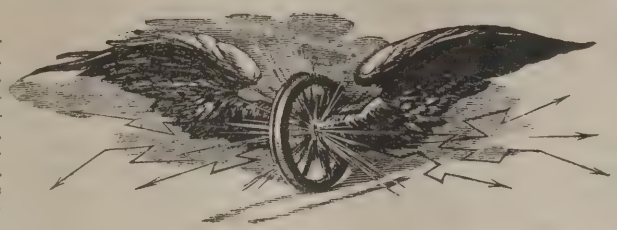
Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).
Illustrirte Preisliste gratis und franco.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz, betr. Pauspapier, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 17. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Februar 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Kleinbahnen.
Zum Markensystem im Personenverkehr.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Wiener Stadtbahn und das K. K. Handelsministerium.
Eisenb. Stanislau - Woronienka.
Berufsgenossenschaftl. Unfall-Versicherungsanstalt d. Oesterreichischen Eisenbahnen.
Verwendung des im basischen Martin - Verfahren erzeugten Flusseisens bei Brückenkonstruktionen.
Südtirol. Lokalbahnkonzessionen.
Vervollständigung d. Böhmischen Lokalbahnnetzes; d. Ursprungscertifikate.
Die Steierischen Eisenbahnen.
Die Unfallversicherung auf den Eisenbahnen.
Heranziehung der einzelnen Gemeinden zur Beitragsleistung für eine Eisenbahn-Zufahrtsstrasse (Rechtsfall).
Statutenänderungen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenb.-Gesellsch.
Verband d. Oesterr Lokalbahnen.
Salzburger Bahnen.
Generalversammlungen:
der Ofener Bergbahngesellsch.
des Klubs der Oesterreich. Eisenbahnbeamten.
der internat. Wagenleih - Ges. in Budapest.
der Wien-Pottendorf-Wiener. Neustädter Bahn.
Börsenbericht.
Aus England:
Die schiedsgerichtl. Thätigkeit des Handelsamtes.
Versicherung gegen Eisenbahnunfälle.
Neue Londoner Untergrundbahn.
Eine neue Englische Querbahn.
Der Kanaltunnel.
Betriebsgewinne in 1891.
Die Benutzung der II. Wagenklasse in Irland.
Regelung der Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.
Aus der Schweiz:
Die Mönchensteiner Katastrophe.
Die Bergkrankheit.
Aus Frankreich:
Reinigung der Bahnsteige in den Stationen.
Betrieb der Hafenbahnen von Marseille.
Familienunterstützungen bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.
Wahrung des Entschädigungsanspruches nach Abnahme des Gutes.
Erstattung zu viel erhobener Fracht.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Aus Spanien:
Betriebseröffnung.
Kohlenb. La Robla-Valmaseda.
Estremadura-Eisenbahn.
Central-Pyrenäenbahn.
Konzessionsübertragung.
Saragossa-Mittelmeer-Eisenb.
Ostspanische Eisenbahn.
Spanisch-Französisch. Tarifkrieg.
Aus Centralamerika:
Eisenbahnen in Costa-Rica.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 9/7. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Kleinbahnen.

Wie bekannt, wird dem Landtage noch in dieser Session ein Gesetzentwurf über die Eisenbahnen unterster Ordnung vorgelegt werden, durch welchen die bisher nicht ganz klaren Verhältnisse dieser Bahnen geregelt werden sollen. Man verspricht sich in maassgebenden Kreisen von diesem Gesetz auch eine Belebung des auf diesem Gebiet in Deutschland und namentlich in Preussen auffallend zurückgebliebenen Unternehmungsgeistes. In der That haben unsere Nachbarländer, namentlich Italien, Belgien und Holland uns hier überflügelt. Auch die Gesetzgebung dieser und mehrerer anderer Staaten — innerhalb Deutschlands ist namentlich das Grossherzogthum Hessen zu erwähnen — hat die Verhältnisse dieser Bahnen längst geregelt, während in Preussen in gesetzlicher Beziehung eine völlige Lücke besteht. Das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen wird auf solche Bahnen nach einer unter dem Ministerium Maybach eingebürgerten, an sich richtigen Verwaltungspraxis nicht angewendet, die Entscheidung aber darüber, welche Bahnen als solche unterster Ordnung anzusehen oder dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 zu unterwerfen seien, beruht lediglich beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Wird nun das Gesetz von 1838 für nicht anwendbar erklärt, so fehlt es an jeder sicheren Grundlage für die Behandlung des Unternehmens, welches doch in den meisten Beziehungen dieselben eigenartigen Seiten zeigt, die schon im Jahre 1838 zu einer besonderen gesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens geführt hatte. Daraus entspringen natürlich Zweifel und Bedenken aller Art, es fehlt an der Einheitlichkeit und an festen Grundsätzen. Dies hat sich mit der Zeit immer mehr fühlbar gemacht, je lebhafter und vielseitiger die Entwickelung dieser Eisenbahnen niederster Ordnung sich gestaltete.

Eine der schwierigsten Aufgaben des zu erlassenden Gesetzes wird eine zweckmässige Abgrenzung des Begriffs der Eisenbahnen unterster Ordnung sein. Dass Pferdebahnen, Strassenbahnen aller Art, Drahtseilbahnen, auch elektrische Bahnen hierher gehören, darüber wird wohl Einverständniss herrschen. Wo aber Lokomotivbahnen mit besonderem Bahnkörper in Betracht kommen, tritt die Schwierigkeit der Unterscheidung hervor. Hier wird das Gesetz die maassgebenden Gesichtspunkte bezeichnen müssen.

Wenn so der Boden geebnet sein wird, auf dem sich die bezeichneten Bahnen frei entwickeln können, so darf die Hoffnung gehegt werden, dass diese Entwickelung nun auch in lebhafterem Tempo als bisher erfolgen wird. Ueber das Bedürfniss nach einem solchen und über die Bedeutung der ganzen Frage spricht sich ein im Septemberheft der „Preussi-

schen Jahrbücher", Jahrgang 1891, erschienener Aufsatz des früheren Eisenbahndirektors, jetzigen vortragenden Rathes im Finanzministerium, v. Mühlenfels, mit besonderer Lebhaftigkeit aus. Dort ist auch für die Bahnen niederster Ordnung der kurze und bezeichnende Ausdruck Kleinbahnen zuerst angewendet, der sich in der Presse einzubürgern scheint und hoffentlich das hässliche Wort Tertiärbahnen bald ganz verdrängen wird.

v. M. führt aus, dass der Preussische Staat noch vieler tausend Kilometer neuer Bahnen bedürfe, dass in ihnen noch Millionen des Nationalvermögens nutzbringend angelegt, die Noth der Landwirthschaft durch sie wirksam bekämpft werden könne. Aber dieses Ziel müsse auf einem anderen kürzeren Wege erreicht werden, als dem bisher betretenen. Der allmählich sich vollziehende vorsichtige Ausbau des Staatsbahnnetzes allein könne das Bedürfniss nach neuen Bahnen nicht befriedigen. Neben dem Staatsbahnwesen müsse sich bei uns in Preussen eine neue Eisenbahnwelt bilden, nicht im Gegensatz zu jenem, sondern in innigster Verbindung mit ihm zu wechselseitiger Förderung und Kräftigung, die Welt der Kleinbahnen. Dann heisst es dort weiter:

„Wohl haben wir vereinzelt solche Bahnen. Die Pferde- und Strassenbahnen der grossen Städte und ihrer nächsten Umgebungen, die Schmalspurbahnen, die Zahnrad- und Drahtseilbahnen gehören dahin; aber die Entwickelung aller dieser Arten ist noch in den Kinderschuhen. Während in Preussen am 1. April 1890 19 342 km Hauptbahnen, 7 631 km Nebenbahnen in Betrieb waren, kann die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen nur auf etwa 800 km geschätzt werden. Von diesen gehört nur ein Bruchtheil von etwa 150 km nach Anlage und Betrieb zu der Art, der nach unserer Ueberzeugung die Entwickelung zu einem Umfang bevorsteht, welcher dereinst dem des jetzigen Gesammteisenbahnnetzes kaum nachstehen wird. Durch sie soll nach unserer Ansicht das Ziel erreicht werden, dass in nicht allzu ferner Zukunft es in Preussen keine Stadt, keine grössere Ortschaft mehr geben wird, welche einer Schienenstrasse entbehrt. Diese Schienenwege sollen, soweit thunlich, die vorhandenen Landstrassen und Wege benutzen, in jedem Dorf, jedem Gut, jedem Hof, die sie berühren, eine Halte- und Ladestelle haben und an irgend einem Punkte mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz in Verbindung stehen.

Wie viel fehlt noch, dass dieses Ideal verwirklicht sei! Noch entbehren von den 1 143 Städten des Landes mit mehr als 1 000 Einwohnern 328 jeder Eisenbahnverbindung, darunter noch 11 mit mehr als 5 000, 26 mit mehr als 4 000, 59 mit mehr als 3 000 Einwohnern! Und das flache Land? Dass Dörfer und Güter eine Eisenbahnstation oder Haltestelle haben, ist immerhin eine recht verschwindende Ausnahme. Und doch wird das Vorhandensein einer Eisenbahnstation in erreichbarer Nähe immer mehr zu einer Lebensfrage für jede industrielle und gewerbliche Entwickelung sowohl wie für das Gedeihen der Landwirthschaft insbesondere. Die Gegenden, die der Eisenbahnverbindung entbehren müssen, veröden und unterliegen im Wettbewerb denen gegenüber, die von einer solchen Lebensader durchzogen sind."

Weiter wird nachgewiesen, wie sehr Preussen in der Entwickelung des Kleinbahnnetzes zurückgeblieben ist, und berechnet, dass Ende 1889 1 km Kleinbahnen

in Holland	auf	5 039	Einw.	und	36	qkm Flächeninhalt
„ Belgien . . .	auf rund	10 000	„	„ rund	50	
„ Sachsen	auf	12 238	„	„	57	
„ Italien	„	13 156	„	„	125	
„ Deutschland . . .	„	28 813	„	„	315	
„ Preussen aber erst	„	40 107	„	„	auf 465	

kommen, während die Dichtigkeit des Preussischen Eisenbahnnetzes im übrigen im Verhältniss zur Bevölkerung die des Italienischen, Holländischen, Sächsischen und Belgischen Netzes übertrifft, der des gesammtdeutschen Netzes nur unbedeutend nachsteht; im Verhältniss zur Bodenfläche hat Belgien das dichteste Netz, dem Sachsen, Holland, Gesammtdeutschland, Preussen, zuletzt Italien folgen.

Nachdem v. M. die Vorzüge der Kleinbahnen in Bezug auf Billigkeit der Anlage und des Betriebes, Anschmiegungsfähigkeit an die Boden- und Verkehrsverhältnisse näher entwickelt hat, schätzt er die vorläufig erreichbare Ausdehnungsgrenze der Kleinbahnen in Preussen gleich der Länge des jetzigen Haupt- und Nebenbahnnetzes auf etwa 25 000 km, welche im Laufe von 10 Jahren zu erbauen sein und bei Annahme der Herstellungskosten zu durchschnittlich 25 000 ℳ für 1 km eine Summe von 625 Millionen Mark erfordern würden.

Die durch diese Anlage entstehende Ersparniss an Güterbeförderungskosten wird auf 100 Millionen Mark jährlich geschätzt. Diese 100 Millionen würden aber nur einen kleinen Theil der dem Lande durch den Ausbau eines Kleinbahnnetzes entstehenden wirthschaftlichen Vortheile ausdrücken. Die Hauptbedeutung liege in der verkehrsweckenden und belebenden Kraft der Eisenbahnen. Der Löwenantheil dieser Vortheile werde der ländlichen Bevölkerung und den ländlichen Erwerbszweigen zufallen. Die 25 000 km neuer Bahnen würden ein Gebiet den Segnungen des Eisenbahnverkehrs erschliessen, welches auf mindestens 100 000 qkm geschätzt werden könne. Komme dessen Bevölkerungsdichtigkeit auch nur der Pommerns gleich, so würden auf ihm 5 Millionen Menschen mit vorwiegend landwirthschaftlicher Berufsthätigkeit leben, es werde die Zahl der jetzt mit der Eisenbahn in unmittelbarer Berührung stehenden Landbewohner fast verdreifacht werden.

An der Hand der Betriebsergebnisse der bekannten Kleinbahn Flensburg-Kappeln glaubt v. M. für die Zukunft Bahnen unter ähnlichen Verhältnissen eine Ertragsrente von mehr als 4 % in Aussicht stellen zu können, wenn das Anlagekapital nicht mehr als 25 000 ℳ durchschnittlich betrage.

Mag diese Hoffnung auch etwas zu kühn sein, so ist doch das sicher, dass auf dem Gebiete der Kleinbahnen in Preussen sich der Kapitalanlage noch ein reiches, bis jetzt viel zu wenig bestelltes Arbeitsfeld bietet.

Die weiteren Erörterungen des Aufsatzes beschäftigen sich namentlich mit der Frage, ob der Staat für die Kleinbahnen der geeignete Unternehmer sei; nach deren Verneinung untersucht der Verfasser, ob der Staat für das von ihm betriebene allgemeine Eisenbahnnetz den Wettbewerb der in den Händen von Privaten oder Kommunalverbänden befindlichen Kleinbahnen zu fürchten habe und gelangt zu dem Ergebniss, dass sie, weit entfernt davon, die Staatsbahnen durch Verkehrsentziehung zu schädigen, im Gegentheil deren Verkehr durch Zufuhr kräftigen und heben, ihre eifrigsten Zubringer sein würden.

Als den geeignetsten Weg zur Erreichung eines möglichst ausgedehnten Netzes von Kleinbahnen bezeichnet v. M. den, dass für einzelne Provinzen Aktiengesellschaften ins Leben gerufen werden, die unter der Oberleitung der Provinzialorgane stehen und den Ausbau der in der Provinz erforderlichen Linien nach einem einheitlichen Plane übernehmen. Die Form der Aktiengesellschaft scheint ihm die geeignetste, weil sie die freieste Bewegung und vor allem die gleichzeitige Betheiligung der verschiedenen Faktoren, insbesondere ausser den Provinzen auch der interessirten Kreise und Gemeinden sowie des Privatkapitals gestatte.

Mag man nun die Frage, ob nicht doch der Staat in Preussen auch einen Theil des Kleinbahnnetzes werde ausbauen müssen, als eine offene ansehen, und mag man auch den Vorschlag der Erbauung von Provinzialbahnen durch Aktiengesellschaften für schwer durchführbar halten, so ist doch jedenfalls zu hoffen, dass die ganze hochwichtige Sache demnächst in Preussen in lebhafteren Fluss kommen wird. Es fehlt uns weder an Geld noch an Unternehmungsgeist, dieser muss nur in die richtigen Bahnen gelenkt werden. Vielleicht hat man sich in Preussen zu sehr daran gewöhnt, auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues alles von der rührigen Hand des Staates zu erwarten. Wenn unter dem Ministerium Maybach die Besorgniss nicht ganz ungerechtfertigt war, dass auch Kleinbahnen als private Unternehmungen von oben her mit einem gewissen Argwohn betrachtet wurden, so ist von dem Ministerium Thielen wohl in dieser Richtung, wie in mancher anderen, ein neuer Kurs zu erwarten. Wir glauben, dass für eine umfassende Inangriffnahme des Kleinbahnnetzes kaum ein günstigerer Zeitpunkt gefunden werden kann, als nach der im

Laufe der nächsten Monate zu erwartenden Verabschiedung des Kleinbahngesetzes. Schon jetzt empfiehlt sich, dass auch die Eisenbahnkreise dieser Frage ihre Aufmerksamkeit zuwenden; denn mit der lebhafteren Entwickelung der Kleinbahnen, die sich ja überall an die bestehenden Eisenbahnen anschliessen, mit ihnen in die innigste Verbindung treten müssen, werden letzteren eine Reihe neuer und wichtiger Aufgaben erwachsen. Allen den gewerblichen und industriellen Kreisen, welche sich mit der Herstellung der dem Eisenbahnbau und -Betrieb dienenden Erzeugnisse beschäftigen, eröffnet sich ein höchst umfangreiches Gebiet der Thätigkeit. Zu einer Zeit wirthschaftlichen Niederganges oder doch Stillstandes, in der wir uns jetzt zu befinden scheinen, ist es von höchster Bedeutung, wenn neue Quellen für Arbeit und Wohlstand erschlossen werden. Erst in diesen Tagen ist die bedauerliche Thatsache bekannt geworden, dass Werkstättenarbeiter bei den Staatsbahnen in grösserem Umfange haben entlassen werden müssen, weil tausende von Eisenbahnwagen müssig stehen und daher keiner Ausbesserung bedürfen. Auch hier würde der Ausbau eines umfangreichen Kleinbahnnetzes in zweifacher Richtung Abhilfe schaffen können; er würde ein neues grosses Arbeitsfeld eröffnen und dem Verkehr der Staatsbahnen neue Massen zuführen.

Im Kleinbahnwesen ist bei uns in Preussen der kühne Griff noch nicht geschehen, der den Stein löst und ihn ins Rollen bringt. Die Zeit zu diesem Griffe scheint günstig; möchten sich bald die rechten Hände zu ihm finden! Dieser Stein wird im Rollen nicht zerstören, sondern überall neues fruchtbringendes Leben hervorrufen, schlummernde Kräfte wecken. Hier heisst's nicht: quieta non movere, sondern: quieta moveantur!

Zum Markensystem im Personenverkehr.

Nichts wirkt hemmender auf die Entwickelung einer Sache, als der passive Widerstand, und nichts fördert dieselbe mehr, als die Erörterung von verschiedenen Gesichtspunkten. Von diesem Standpunkte kann man sich mit der Kritik in Nr. 92 d. Ztg. vom 25. November 1891 befreunden, ohne die Ansicht des Herrn Verfassers in allen Punkten zu theilen. Thatsächlich ist ja die Frage der Uebertragung des Markensystems auf den Personenverkehr noch nicht soweit geklärt, um jetzt schon ein endgültiges Urtheil fällen zu können.

Inzwischen hat Herr Ferdinand Blanc die Bemängelungen seines Systems in Nr. 4 d. Ztg. vom 13. Januar d. J. zu widerlegen versucht, was ihm zum Theil auch gelungen ist. Richtig ist, dass die Selbstanfertigung der von Herrn Blanc empfohlenen Fahrscheine dem Gesammtpublikum nicht zugemuthet werden kann und dass dabei die Sicherheit der Kontrole ganz erheblich beeinträchtigt werden würde. Dagegen kann der Hinweis auf die Unbeholfenheit des reisenden Publikums, welche beim Uebergang zu einem neuen System eine heillose Verwirrung anrichten soll, sowie die Behauptung, die Marke schaffe zwei Fahrkartensysteme, ein internes und ein externes, nicht als stichhaltig angesehen werden.

Grossartige Wandlungen auf dem Gebiete staatlicher Einrichtungen, wie der Uebergang von der Gulden- zur Markwährung, der sich mit erstaunlicher Raschheit und in Ordnung vollzogen hat; dann erst jüngst die Einführung der Alters- und Invalidenversorgung, wo gerade das Markensystem die weiteste Mitwirkung des Publikums in Anspruch nimmt, beweisen, dass das Volk doch nicht gar so ungeschickt ist, wie man es immer darzustellen versucht. Eine heillose Verwirrung wäre nur durch einen plötzlichen Uebergang denkbar, nicht aber durch allmähliche Einführung der Marke auf der Grundlage praktischer Versuche. Wenn dann die Marke zu zwei Fahrkartensystemen führt, so wäre das immer schon eine grosse Errungenschaft gegenüber der heutigen Buntscheckigkeit, welche ja gerade die Triebfeder der Reformbewegung bildet. Die Einheitsbestrebungen haben gewiss und vornehmlich im Eisenbahnverkehr ihre volle Berechtigung, aber nur für gleichgeartete Verhältnisse. Diese Voraussetzung trifft bei der Reform des Fahrkartenwesens nicht zu, da im externen Verkehr zu der Abrechnung mit den Stationen noch die Abrechnung mit den betheiligten Bahnverwaltungen tritt und deshalb fordert schon die Natur der Sache für diese beiden Dienstzweige zwei verschiedenartige Abfertigungen.

Ausserdem begründet auch die Frequenzziffer eine gesonderte Behandlung der Abfertigung für den internen und externen Verkehr.

Im Jahre 1889 beförderten:	intern Personen	extern Personen
Baden	13 000 000	1 414 000
Bayern	21 000 000	767 000
Sachsen	29 800 000	784 000
sämmtliche Deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahr 1889/90 . . .	357 000 000	19 000 000

Dann kommt in Betracht, dass auch anderwärts alle in jüngster Zeit durchgeführten Reformen im Personenverkehr sich auf den internen Verkehr beschränken. — Intern ist der Oesterreichische, der Ungarische und der Holländische Zonentarif, ja selbst der Dr. Engel'sche Zonentarif wäre eine interne Einrichtung, da er den Uebergang der Eisenbahnen an das Reich voraussetzt.

Aber auch im internen Verkehr kommt man nach vergeblichem Suchen immer wieder zu der Ueberzeugung, dass nur das Markensystem eine durchgreifende Kartenvereinfachung ermöglicht.

Zur Beseitigung unrichtiger Auffassungen über die Ausführung des Markensystemes sollen die wichtigsten Punkte aus dem bezüglichen Artikel in Nr. 41 d. Ztg. vom 30. Mai 1891 mit einigen Verbesserungsversuchen nochmals kurze Wiederholung finden.

Nach diesem Vorschlage würde die künftige Fahrkarte aus Kontrolkarte und Bahnmarke bestehen. Die Kontrolkarte nach nebenstehendem Muster hat die Grösse einer mittleren Visitkarte und enthält auf jeder Seite 15, zusammen 30 Fahrzielstationen, die in alphabetischer, oder geographischer Reihenfolge geordnet werden können, während der Fahrpreis nach Maassgabe der auf der Kontrolkarte vorgedruckten Entfernung durch Aufklebung der entsprechenden Bahnmarke ausgewiesen wird. In der Trennung der Fahrkarte in Kontrolmittel und Werthzeichen liegt mithin der Kern der Vereinfachung. Diese Tren-

München Centr.-Bhf.

1 *Pasing*	Marke	Datum
2 *Gauting*		
3 *Starnberg*		
4 *Tutzing*		
5 *Weilheim*		
6 *Polling*	Marke	Datum
7 *Uffing*		
8 *Murnau*		
7 *Peissenberg*		
5 *Bernried*		
6 *Staltach*	Marke	Datum
7 *Penzberg*		
4 *Holzkirchen*		
5 *Schaftlach*		
6 *Tölz*		

nung gestattet einerseits beliebige Fahrziele auf einer Kontrolkarte zu vereinigen, während andererseits die gleichlautende Marke für jede gleiche Entfernung auf beliebiger Bahnstrecke im internen Verkehr verwendbar ist, was beispielsweise in Bayern für den gewöhnlichen Personenzugverkehr eine Verminderung der 71 000 Edmonson'schen Billetsorten auf 42 Markensorten zur Folge haben würde.

Im Vorverkauf würden die Kontrolkarten zur Verhütung der Verschleuderung, in Heften broschirt, zum Selbstkostenpreis zur Ausgabe gelangen, dagegen die Einzelnabgabe am Schalter unentgeltlich, jedoch nur mit aufgeklebter Marke. Rückfahrkarten wären durch Aufkleben einer zweiten Marke zu bilden, wovon die eine Marke auf der Hinfahrt, die andere auf der Rückfahrt entwerthet würde. Zur Entwerthung würde sich die Ganderberger'sche Kupirzange empfehlen, da dieselbe mit der Entwerthung der Marke gleichzeitig das Datum aufdrückt, wenn man die Konstruktion in der Weise ändert, dass die Durchlochung vor das Datum zu stehen kommt.

Mithin würde sich der Vorverkauf bis zu einer Entfernung von etwa 10 Myriameter auf der Grundlage des Markensystemes und damit die Entlastung der Schalter von der Massenabfertigung ohne Schwierigkeit vollziehen.

Neben dieser Normalabfertigung könnte man immer noch für besondere Verhältnisse, wie beispielsweise im Vergnügungsverkehr für die Massenbewegung von grossen Städten nach bestimmten Ausflugsorten, besondere Einrichtungen schaffen.

München CB.
Marke
Datum

Dazu würde sich eine Karte nach nebenstehendem Muster empfehlen. Diese Karte enthält den Namen der Abgangsstation, das Werthzeichen mit Angabe der Entfernung und des doppelten Fahrpreises für Hin- und Rückfahrt, sowie einen freien Raum für das Datum. Durch Auflassung des Fahrzieles ist dieselbe für jede Bahnstrecke vom Abgangsort aus verwendbar und eignet sich demgemäss gleich der einfachen Marke zum Vorverkauf. Auch für die Kontrole bietet sie keine Schwierigkeit, da sich die Massenbewegung im Vergnügungsverkehr nur auf kurze Entfernungen erstreckt, auf verschiedene Linien vertheilt und für die einzelne Bahnstrecke stets nur wenige Ausflugsorte als Fahrziel in Betracht kommen.

Für den internen Verkehr über 10 Myriameter Entfernung würde die Abfertigung mit Rücksicht auf die Höhe des Markenwerthes auf den Schalter zu beschränken sein. Die Kontrolkarten hierfür sind von jenen für den Nahverkehr nur insofern verschieden, als die vorgedruckten Fahrziele ausschliesslich auf Knotenpunkte lauten und die Entfernung vom letzten Knotenpunkt nach einer Zwischenstation durch Anschlussmarke ergänzt werden soll. Man kann aber auch für die Zwischenstationen mittelst des Markensystemes durch eine Art Blankokarte nach folgendem Muster direkte Abfertigung herstellen.

München CB.	. . . . .	
Marke	Marke	Marke
Datum	Datum	Datum

Bei dieser Karte wäre mit der handschriftlichen Ergänzung des Fahrzieles und Aufklebung der entsprechenden Marken die Schalterabfertigung und mit Entwerthung der Marke mittelst der Ganderberger'schen Kupirzange die Schaffnerthätigkeit vollzogen. Diese Art Blankoabfertigung wäre doch offenbar einfacher, als jetzt die handschriftliche Ausfertigung dreier Abschnitte mit Fahrziel, Kilometer-Fahrpreis, Datum und Dauer der Gültigkeit, sowie Erstellung einer Tages- und Monatsabrechnung darüber. Selbst die Revisionsthätigkeit würde sich bei dieser Abfertigung einfacher gestalten, da mit dem Wegfall der Abrechnung nur mehr zu prüfen wäre, ob die Marken auf die wirkliche Entfernung des Fahrzieles lauten. Das Verfahren würde ungefähr dasselbe sein, wie bei der Revision der Post-Packetadressen, nur noch etwas einfacher, da kein Gewicht zu berücksichtigen ist.

Im Bayerischen Landtage äusserte sich kürzlich der Herr Referent über Eisenbahnwesen, Freiherr von Stauffenberg, zur Frage der Kartenvereinfachung wie folgt: „Dass die jetzigen Billete nicht sehr dem Ideal entsprechen, ist ganz zweifellos. Sie sind das nicht sowohl für das Publikum, als auch für die Beamten selbst, welche ja ein ganz ungewöhnlich grosses Sortiment von Billeten immer zu bewältigen haben. Das Ideal, welches anzustreben, ist immer das, dass es möglich sein sollte, von jeder Station auf jede andere Station ein Billet zu bekommen."

Diesem Ideal dürfte bis jetzt das hier empfohlene Markensystem am nächsten kommen, denn es ermöglicht mit verhältnissmässig wenigen Werthzeichen direkte Abfertigung nach allen internen Stationen, gestattet dem Publikum die Selbstabfertigung auf einen bestimmten Umkreis, entlastet damit die Schalter von der Massenabfertigung, beseitigt die äusserst umfangreichen Billetrechnungen und schafft die Möglichkeit einer kontrolirbaren Uebergabe der aufliegenden Werthe beim Schalterwechsel, was bisher nicht möglich ist und für die Beamten eine stete Quelle der Beunruhigung bildet.

Somit ist das Markensystem nicht nur im Gepäck- und Güterverkehr unter der weitesten Mitwirkung des Publikums entwickelungsfähig, wie in der mehrerwähnten Kritik behauptet wird, sondern auch ganz besonders im Personenverkehr, wo die direkte Mitwirkung des Publikums die bahnseitige Abfertigung theilweise entbehrlich macht. Die Art der Frankirung wird ja nicht durch den Gegenstand der Beförderung, ob Personen oder Sachen, beeinflusst, sondern die zweckentsprechende Gestaltung der Begleitpapiere, „Gepäckscheine, Frachtkarten und Fahrkarten" ermöglicht die Frankirung durch Marken im Personen- wie im Güterverkehr.

Auch die weitere Behauptung, dass zwischen der Markenabfertigung im Personenverkehr und jener im Briefverkehr ein gewaltiger Unterschied bestehe, weil mit dem Aufkleben der Marke auf den Brief und der Abgabe desselben im Briefkasten die Aufgabe des Absenders erledigt sei, trifft nicht ganz zu. Vergleicht man nämlich die Abfertigungsthätigkeit des Publikums im Personenverkehr, nach gegenwärtigem Vorschlag, mit jener im Briefverkehr, so ergibt sich als Thätigkeit der Abfertigung für den Reisenden die Beschaffung der Kontrolkarte und das Aufkleben der Marke; dagegen für den Briefschreiber die Beschaffung des Kuvertes, der Einschluss des Briefes in das Kuvert, die Fertigung der Adresse, das Aufkleben der Marke und die Abgabe des Briefes in den Briefkasten. Alles andere besorgt auf der einen Seite die Bahn, auf der anderen Seite die Post. Mithin ist die Thätigkeit des Publikums bei der Abfertigung im Briefverkehr ungleich höher wie im Personenverkehr, nur wird sie dort durch die Macht der Gewohnheit nicht mehr als solche empfunden.

Was dann das Myriameter, als Rechnungseinheit an Stelle des Kilometers, betrifft, so ist ja mit diesem Vorschlage auch der Herr Verfasser der mehrerwähnten Kritik einverstanden, wie aus seinem Aufsatze über die Personentarifreform in Nr. 52 vom 5. Juli 1890 d. Ztg. zu entnehmen ist. Kleine Unebenheiten in der Fahrpreisberechnung können bei der Lösung der vorliegenden Frage kein entscheidendes Hinderniss bilden, zumal auch bei der Fahrpreisberechnung nach dem Kilometer durch Aufrundung der überschiessenden Pfennige nicht immer der reine Fahrpreis zur Erhebung kommt und mit dem Berliner Vorortarif das Kilometersystem überhaupt durchbrochen worden ist.

München, Februar 1892. A. Hutter.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 443 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Erstellung von Ursprungszeugnissen für bei der Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessende Güter (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Wiener Stadtbahn und das K. K. Handelsministerium.

Der Reichsrath ist in der That vertagt worden, ohne dass die Regierungsvorlage über die Wiener Verkehrsanlagen genehmigt worden wären. Dem Missmuth der Bevölkerung hierüber suchte ein halbamtliches Communiqué durch die Mittheilung zu begegnen, dass die Detailpläne noch fehlen und dass nach deren Fertigstellung dem nach Ostern wieder zusammentretenden Reichsrathe die Möglichkeit geboten sein wird, die Vorlagen zu genehmigen, daher mit dem Bau schon im Mai d. J. begonnen werden könnte. Den eigentlichen Grund dieser, wenn auch nur kurzen Verzögerung, glaubt man jedoch darin zu finden, dass die Regierung inzwischen die noch widerstrebenden konservativen und nationalen Gruppen des Abgeordnetenhauses dafür, durch etwaige Gegenkonzessionen für die von ihnen vertretenen Länder, zu gewinnen trachtet. Das K. K. Handelsministerium macht die äussersten Anstrengungen, die Angriffnahme der Arbeiten, besonders für die Stadtbahn, zu beschleunigen.

Im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses, welches die betreffenden Vorlagen bereits angenommen hat, hob der Handelsminister v. Bacquehem hervor, dass die Regierung zum ersten Male mit einer Aktion zur Befriedigung der Wiener Verkehrsbedürfnisse an die Reichsvertretung herantrete. Bei den Hauptbahnlinien handle es sich keineswegs nur um lokale Interessen, sondern vielmehr um eine Ergänzung und Vervollständigung des Staatsbahnnetzes. Der Minister bespricht sodann die einzelnen Gruppen der in dem Programm enthaltenen Bahnen. Bezüglich der Lokalbahnen weist der Minister gegenüber den gegen die Berücksichtigung von lokalen Bedürfnissen gemachten Einwendungen darauf hin, dass ein gleicher Vorgang in vielen Fällen, wo es sich um minder bedeutende Verkehrsgebiete handelte, durch die staatliche Unterstützung von Lokalbahnprojekten sowohl in früherer als auch in neuester Zeit eingehalten worden sei. Gegenüber den Bemerkungen über die angebliche Unvollständigkeit der technischen Behelfe erwähnt der Minister, dass die Ausarbeitung von Detailprojekten in diesem Stadium bei keiner der grossen Staatsbahnbauten erwirkt oder auch nur verlangt worden sei. Die vorliegenden Kostenziffern beruhen bezüglich der Hauptbahn auf Projekten und Kostenvorschlägen, welche von den technischen Unterbehörden des Handelsministeriums verfasst wurden, während bezüglich der Lokalbahnen amtlich überprüfte Privatprojekte vorliegen. Die Gesammtvorlage sei in technischer Beziehung von dem Ingenieur- und Architektenverein in Wien zustimmend geprüft worden. Gegenüber der beanstandeten Höhe des Kostenerfordernisses ist auf die Eigenart der Verhältnisse und auf die namhaften Beitragsleistungen der Interessenten hinzuweisen, welche ungeachtet der überwiegend staatlichen Wichtigkeit der im Programm enthaltenen Hauptbahnen jene der Lokalinteressenten in anderen Fällen weitaus übersteigt. Den Besorgnissen wegen Verzögerung der Ausführung des Werkes stellt der Minister eine eingehende Darstellung des bisherigen Vorganges gegenüber, aus welcher das übereinstimmende Bestreben aller betheiligten Faktoren hervorgehe, das Unternehmen thunlichst zu fördern. (Der Minister bespricht sodann die bezüglich der Wienflussregulirung als nothwendige Voraussetzung der Stadtbahn getroffenen Vorarbeiten.)

Später beantwortete Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek in einer weiteren Sitzung des Ausschusses die gestellten Anfragen über den Linienplan des Stadtbahnnetzes und ertheilte Aufklärung über die Rentabilitätsberechnung, sowie die Frage der Interkalarzinsen.

Ueber das vorgebliche Fehlen der Detailpläne der Stadtbahn äusserte sich die „N. Fr. Pr." wie folgt: „Es wäre traurig, wenn unsere Generalinspektion, die über so viele hervorragende und tüchtige Ingenieure vertügt, nicht bis Ende April mit einem solchen Detailprojekte fertig und bis zum Abschlusse dieses Operates 6 Monate brauchen würde. Wenn die Generalinspektion frei sprechen und handeln könnte, so würde sie sich aufs entschiedenste gegen das Armuthszeugniss verwahren, welches ihr durch die Behauptung ausgestellt wird, dass durch ihre Langsamkeit die Verzögerung jener Bauten verschuldet sei, denen die Wiener Bevölkerung sehnsüchtig entgegenblickt und von denen sie eine Erlösung aus einer schweren und harten Prüfung erwartet."

Die Eisenbahn Stanislau-Woronienka.

Bei der Debatte über diese vom Abgeordnetenhause auch angenommene Eisenbahnvorlage (siehe Nr. 15 S. 158 d. Ztg.) wendete ein jungczechischer Abgeordneter ein, dass nur für Wien und Galizien Bahnen gebaut werden, und verlangte namens seiner Partei die Annahme folgender Resolution, wodurch die Regierung aufgefordert wird: 1. ein rationelles Eisenbahnprogramm mit der grössten Beschleunigung auszuarbeiten und dem Reichsrathe vorzulegen, in welchem alle in den einzelnen Königreichen und Ländern projektirten wirthschaftlich wichtigen Eisenbahnen, namentlich aber die Lokalbahnen unter Angabe der Ordnung und Zeit, in welcher und wann sie ausgebaut werden sollen, aufgenommen sind; 2. eine Gesetzvorlage einzubringen, in welcher Weise die zum Ausbaue jener Bahnen nothwendigen Geldmittel zu beschaffen sind. (Diese Resolution wurde auch vom Plenum abgelehnt.)

Der Berichterstatter bemerkt, es sei richtig, dass die Bahn nicht aus national-ökonomischen Gründen gebaut werde, obzwar man nicht übersehen dürfe, dass die 80 000 ha Wald der Staatsherrschaft Nadworna, welche von dieser Bahn durchschnitten werden soll, allerdings ins Gewicht fallen. Es handelt sich hier um eine strategische Bahn, und es sei auch richtig, dass Galizien zu den Kosten derselben nichts beitrage. Allein Galizien habe auch für den Bau strategischer Bahnen, wie z. B. für die Transversalbahn, Beiträge geleistet. Wenn die Opposition in dieser Bahn eine Drohung gegen Russland erblickt, so darf man behaupten, dass die Truppenaufstellungen seitens Russlands, welche für niemanden ein Geheimniss sind, eine viel grössere Drohung bedeuten, als eine Eisenbahn, auf der nur im Kriegsfalle Truppen befördert werden sollen.

Berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Gegen diese Genossenschaft wurde seitens einer territorialen Unfall-Versicherungsanstalt eine Beschwerde wegen angeblich inkorrektem Vorgehens erhoben. Das K. K. Ministerium des Innern hat, nachdem die Grundlosigkeit dieser Beschuldigung erwiesen war, in der die Zurückweisung der Beschwerden der territorialen Unfall-Versicherungsanstalt enthaltenden Entscheidung ausdrücklich hervorgehoben, dass die berufsgenossenschaftliche Unfall-Versicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen eine den territorialen Unfall-Versicherungsanstalten rechtlich vollkommen gleichstehende Anstalt ist, daher allein der gesetzlichen Staatsaufsicht unterliegt.

Verwendung des im basischen Martin-Verfahren erzeugten Flusseisens bei Brückenkonstruktionen.

Das diesjährige „V.-Bl. f. E. u, Sch." Nr. 19 veröffentlicht in Ergänzung der Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, eine Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom 29. Januar d. J. für die Verwendung des im basischen Martin-Verfahren erzeugten Flusseisens bei Eisenbahnbrücken, sowie bei Bahnüberbrückungen und bei solchen Zufahrts-Strassenbrücken, deren Herstellung von den Eisenbahnunternehmungen auf ihre Kosten bewirkt wird. Die in 7 Punkten erlassenen Bestimmungen sind so umständlich, dass sie einen förmlichen Auszug nicht gestatten. Doch ist folgendes zu bemerken: Für die Herstellung von Eisenbahnbrücken galt bisher die erwähnte Verordnung vom Jahre 1887, in welcher jedoch ausschliesslich die Verwendung von Schweisseisen für den Eisenbahn-Brückenbau berücksichtigt wurde. Seither hat die Erzeugung des Flusseisens grosse Fortschritte gemacht und namentlich entspricht das im Martin-Verfahren erzeugte Flusseisen, wie auch in einer diesfalls im November v. J. veranstalteten Enquete festgestellt wurde, allen Ansprüchen der Verkehrssicherheit. Die neue Verordnung gestattet somit die Heranziehung des Flusseisens für den Eisenbahn-Brückenbau, sie setzt die Beschaffenheit fest, welche das für diese Zwecke zu verwendende Flusseisen haben muss, und regelt die Art der Prüfung des Materials.

Südtirolische Lokalbahnkonzessionen.

Das Handelsministerium hat dem Stadtmagistrat von Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende schmalspurige, theilweise als Strassenbahnen herzustellende und elektrisch, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Lokalbahnen: 1. von Trient über Lavis, Mezzolombardo, Denno, Tajo, Cles, Bozzana, San Giacomo und Terzolas bis Male, 2. von Cire, abzweigend von der projektirten Valsuganabahn durch das Cembrathal über Nogare, Lases, Sover und weiter durch das Fleimsthal über Capriana, Castello, Cavalese und Panchia nach Predazzo und 3. von Trient über Alle-Sarche nach Tione und von da einerseits nach Pinzolo, andererseits bis an die Reichsgrenze bei Caffaro im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von

6 Monaten ertheilt. — Ferner ertheilte das Handelsministerium dem Ingenieur Wilhelm Benuzzi in Trient die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampfkraft oder Elektrizität zu betreibende Lokalbahn (eventuell Strassenbahn) von Trient nach Mezzolombardo gleichfalls auf die Dauer von 6 Monaten.

Vervollständigung des Böhmischen Lokalbahnnetzes; die Ursprungscertifikate.

Rücksichtlich der vom Böhmischen Landtage eingeleiteten Aktion, betreffend Vervollständigung des Böhmischen Lokalbahnnetzes, empfiehlt die Prager Handelskammer in einer Eingabe an den Landesausschuss, dass ein vollständiges Bauprogramm ausgearbeitet und ein Landes-Eisenbahnrath eingesetzt werde, der auch selbständig die Initiative zu ergreifen hätte, um die Aktion durchzuführen. — In einer Petition an den Handelsminister ersucht die Kammer, dass die Ursprungscertifikate beim Waarenexporte nach Deutschland von den Handelskammern ausgestellt werden dürfen.

Die Steierischen Eisenbahnen.

Dem Reichsrathe werden noch in dieser Session Vorlagen wegen der Sanirung der Bauüberschreitung der Eisenbahnlinie Eisenerz-Vordernberg und wegen Subventionirung der Murthalbahn durch den Staat zugehen. In der dem Steierischen Landesausschusse gewährten Audienz sprach sich der Kaiser sehr anerkennend über die Eisenbahnaktion Steiermarks aus, welche von richtigen Prinzipien ausgehe. Dieselbe sei für andere Länder nachahmenswerth. Der Kaiser erkundigte sich eingehend über die projektirten Linien.

Die Unfallversicherung auf den Eisenbahnen.

Die letzte Konferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirektoren verhandelte über das Projekt „die Versicherung der Passagiere gegen Eisenbahnunfälle". Das Projekt, eine Zuschlagstaxe zu jedem Billete einzuheben und so, auf Kosten des Passagiers denselben gegen Unfälle zu versichern, für welche gesetzlich die Bahnen zum Schadenersatz verpflichtet sind, fand allgemeinen Beifall. Eine Entscheidung wurde vorläufig jedoch noch nicht getroffen, sondern die Angelegenheit einem Komitee zur Berichterstattung zugewiesen. Der Antrag der Unfallversicherungsanstalten, gleichzeitig mit den Fahrkarten, aber nicht obligatorisch, Versicherungstikets zum Verkaufe zu bringen, findet wenig Anklang.

Heranziehung der einzelnen Gemeinden zur Beitragsleistung für eine Eisenbahn-Zufahrtsstrasse (Rechtsfall).

Ein Landesausschuss hatte für den Bau einer solchen Strasse die Beitragsleistung (Konkurrenz) mehreren angrenzenden Gemeinden nach Verhältniss der Zahl ihrer Bewohner, der Steuerkraft und der Entfernung vorgeschrieben. Die Beschwerde dieser Gemeinden dagegen wurde vom K. K. O. G.-H. aus folgenden Gründen abgewiesen: Nach dem betreffenden Gesetze haben zu Eisenbahn-Zufahrtsstrassen, welche als Gemeindestrassen hergestellt werden, nicht nur diejenigen Gemeinden beizutragen, deren Gebiete von der Zufahrtsstrasse durchzogen oder auch nur berührt werden, sondern auch jene Gemeinden, deren Gebiete von diesen Zufahrtsstrassen zwar nicht berührt werden, durch welche ihnen aber besondere Vortheile erwachsen. Die Beitragspflicht der Gemeinden wird daher nicht ausschliesslich durch das Thatbestandsmoment ihrer Lage bestimmt, sondern auch dadurch, dass die Strasse unmittelbar oder mittelbar den Verkehrsbedürfnissen eines bestimmten Interessenkreises dient; die Gemeinden sind also auch dann zur Beitragsleistung verpflichtet, wenn deren Verbindungen mit der Eisenbahnstation auch erst durch Vermittelung anderer öffentlicher Wege herbeigeführt werden; nur solche Gemeinden sind daher von dieser Leistung befreit, welche nicht einmal in mittelbarer Weise die Zufahrtsstrasse als solche zu benutzen in der Lage sind. Es handelt sich für die Beitragsleistung und deren Höhe somit darum, ob jener Vortheil, der ihnen durch die nach der Lage der Zufahrtsstrasse thatsächlich vorhandene Möglichkeit der Benutzung gewährt wird, noch jenen Grad erreicht, um als ein „besonderer" angesehen werden zu können. Die Abwägung dieses Vortheiles ist gesetzlich ganz in dem freien Ermessen der Verwaltungsbehörden gelegen, welche auch rücksichtlich der Einholung ihrer diesbezüglichen Informationen nicht an bestimmte, etwa durch die Gemeinden selbst namhaft gemachte Personen gebunden sind. (Röll'sche Sammlung Nr. 27 v. J. 1891.)

Statutenänderungen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Diese vom K. K. Ministerium des Innern genehmigten Statutenänderungen finden ihre Begründung in der durch den erfolgten Verkauf der Ungarischen Bahnlinien der Gesellschaft an den Ungarischen Staat eingetretenen Umgestaltung ihrer Verhältnisse und bezwecken eine diesen geänderten Verhältnissen entsprechende freiere Bewegung der Gesellschaft betreffs der Kassengebahrung, der Abhaltung der Verwaltungsrathssitzungen und Generalversammlungen in Budapest, sowie betreffs des Zeitpunktes der Abhaltung der Sitzung des Wiener und Budapester Verwaltungsraths und des Pariser Komitees, ferner betreffs der formalen Bedingungen der Beschlussfähigkeit des vereinigten Verwaltungsraths.

Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen.

Es hat sich, wie bereits früher berichtet, ein Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen gebildet, welcher einen Sammelpunkt für die kleinen Bahnen Oesterreichs bilden und eine gemeinsame Vertretung der Interessen dieser Bahnen ermöglichen soll. Diese Vertretung soll durch gemeinsame Konferenzen der Lokalbahnen, sowie durch einen ständigen Ausschuss besorgt werden. Am 13. d. Mts. hat die konstituirende Versammlung dieses Verbandes stattgefunden. In der Sitzung waren 21 Lokalbahngesellschaften vertreten, welche bisher ihren Beitritt angemeldet hatten. In den Ausschuss wurden gewählt: die Bukowinaer Lokalbahnen, die Dampftramwaygesellschaft, die Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg, die Kahlenbergbahn, die Kremsthalbahn, das Steiermärkische Landeseisenbahnamt, die Neue Wiener Tramwaygesellschaft. Der Ausschuss konstituirte sich sofort und wählte zum Vorsitzenden Herrn Hallama von der Dampftramwaygesellschaft.

Salzburger Bahnen.

Die Differenzen zwischen der Salzburger Stadtgemeinde und der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft wegen der Ueberlassung der städtischen Grundstücke für die projektirte Seilbahn auf die Festung Hohensalzburg sind beigelegt worden. Nachdem die Einigung erfolgt ist, hat das Handelsministerium der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft den Bautermin für die am 7. Juli 1888 ertheilte Konzession nunmehr verlängert und steht sohin der Ausbau dieser Seilbahn im Laufe dieses Jahres zu erwarten. Des Weiteren wurde der genannten Gesellschaft vom Handelsministerium eine Konzession ertheilt zum Baue und Betriebe einer Pferdebahnlinie, die vom Bahnhofe in Salzburg nach der Stadt Salzburg zum Anschlusse an die bereits bestehende Bahnlinie Salzburg-Drachenloch führen soll. Ferner wurde der Gesellschaft auch eine Konzession ertheilt für eine Lokalbahnlinie von der Karolinenbrücke nach Parsch zum Anschlusse an die ehemalige Giselabahn und die Gaisbergbahn. Auch diese beiden letzterwähnten Linien sollen im Laufe dieses Jahres fertiggestellt werden.

Generalversammlung der Ofener Bergbahngesellschaft am 7. Februar d. J.

Dem für das Jahr 1891 erstatteten Rechenschaftsberichte sind folgende Daten zu entnehmen: Befördert wurden 449 653 Personen, für welche die Einnahme von 31 153 fl. 92 kr. erzielt wurde. Hiervon sind 5 000 fl. dem Erneuerungs- und Rekonstruktionsfonds zugewiesen worden. Die Bilanz des verflossenen Jahres zeigt einen Gewinn von 10 227 fl. 6 kr., wovon nach den statutenmässigen Abzügen ein Rest von 7 341 fl. 6 kr. verbleibt, wovon auf jede der im Umlauf befindlichen Aktien eine Dividende von 8 fl. bezahlt und für die statt der ausgeloosten Aktien vertheilten Genussscheine 2 fl. bestimmt wurden, endlich sind nach dem Tilgungsplane 16 Stück Aktien ausgeloost worden.

Ausserordentliche Generalversammlung des Klubs der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten am 16. Februar d. J.

Mehrere Bestimmungen der seit dem 15jährigen Bestande dieses Klubs in Kraft stehenden Statuten waren mit der Zeit änderungsbedürftig geworden. Es soll nämlich die Förderung der materiellen Interessen der Mitglieder wenigstens im begrenzten Umfange in den zulässigen Wirkungskreis des Klubs einbezogen, ferner die Herausgabe der Zeitschrift und die Erwirkung von Begünstigungen für die Mitglieder auf statutarische Grundlage gestellt werden. Dann sollen die leitenden Funktionäre des Klubs unmittelbar aus der Mitte der Generalversammlung gewählt werden. Endlich sollen die neuen Mitglieder des Ausschussrathes für das erste auf den Ablauf ihrer Funktionsdauer folgende Jahr in derselben Eigenschaft nicht wieder wählbar sein, damit eine stetige Erneuerung des Ausschusses und damit eine innigere Wechselbeziehung zwischen Ausschussrath und Plenum herbeigeführt werde. Die diesen Erwägungen entsprechenden und noch einige minder wesentliche Statutenänderungen wurden mit erdrückender Mehrheit angenommen. Ein Klubmitglied regte die Bildung eines Vereins für Eisenbahnkunde, wie solcher in Berlin besteht, in der Weise an, dass vorläufig bis zur Konstituirung mehrerer Fachabtheilungen sich zwei solche für den technischen und kommerziellen Betrieb der Eisenbahnen innerhalb des Klubs bilden mögen, der Präsident Hofrath Grimburg sagte die eingehende Erwägung dieses Antrages im Ausschussrathe zu.

Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn am 19. Februar d. J.

Wie der Geschäftsbericht für das Jahr 1891 bekannt gibt, wurden von dem seitens der Südbahn für die gesellschaftlichen Linien entrichteten Pachtschilling von 555 000 fl. die Zinsen und die Amortisationsquote für die Prioritäten sowie die 5 % Aktienzinsen bezahlt. Bezüglich des Verkaufs der Zweigbahn Ebenfurt-Neufeld an die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn wird berichtet, dass der bezügliche Vertrag inzwischen sowohl seitens der Oesterreichischen als auch seitens der Ungarischen Regierung genehmigt worden ist, und dass der vereinbarte Kaufpreis bereits an die Südbahngesellschaft bezahlt wurde. Laut Gewinn- und Verlustkonto resultirt für das Jahr 1891 ein Gebahrungsüberschuss von 1559 fl., welchen der Verwaltungsrath auf das Jahr 1892 zu übertragen vorschlägt. Der Antrag wurde einstimmig angenommen, und in derselben Weise wurde beschlossen, dass auch im Jahre 1892 die 5 % Zinsen auf das Aktienkapital aus dem Pachtschilling bestritten werden.

Generalversammlung der internationalen Wagenleih-Gesellschaft in Budapest am 19. Februar d. J.

In derselben wurde beschlossen, von dem Reingewinne von 227 642 fl. dem Reservefonds statt der statutenmässigen 5 % Quote eine solche von 10 % zuzuführen, wodurch der Reservefonds eine Höhe von 50 000 fl. erreicht. Die Dividende wird mit 9 fl. für die Aktie bemessen und gelangt vom 22. Februar ab bei der Pester Ungarischen Kommerzialbank zur Auszahlung. 77 642 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Die Wagenerhaltungskosten wurden aus den Betriebseinnahmen gedeckt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Auch die zweite Februardekade steht der korrespondirenden des Vorjahres nach; der milde Winter mit der schwächeren Kohlenverfrachtung, der Schluss der Zuckercampagne und die Anhäufung von Cerealien Amerikanischer Provenienz in Deutschland bewirken den Ausfall weniger, als der Umstand, dass im Vorjahre die durch die Betriebsstörungen im Januar liegen gebliebenen Massentransporte im Februar erfolgten und daher eine hohe Einnahmeziffer auswiesen; die Ministerkrise in Frankreich und die Erkrankung des Königs von Spanien trugen auch dazu bei, dass die günstigeren Vorkommnisse wie die Steuerreformvorlage in Oesterreich und die Zollverhandlungen mit Serbien weniger Einfluss übten. Für Bahnaktien war daher die Stimmung eine sehr lustlose. Es notirten: Nordbahn 2855, Nordwestbahn 208,50, Elbethalbahn 226,25, Staatsbahnen 284,25 und Südbahn 87,50; Böhmische Bahnen litten besonders. Der Preisfall des Silbers verursachte auch eine Minderbewerthung der Prioritäten.

Aus England.

Die schiedsgerichtliche Thätigkeit des Handelsamtes.

Der Abschnitt 31 des Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetzes von 1888 (Railway and Canal Traffic Act) bestimmt u. a. folgendes: „1. Jedermann, der Waaren mit der Eisenbahn empfängt oder versendet oder zu versenden wünscht, kann beim Handelsamt Beschwerde führen, wenn er der Ansicht ist, dass die Eisenbahngesellschaft ihm gegenüber einen unbilligen oder unvernünftigen Tarif anwendet, oder aber in irgend welcher Beziehung auf unterdrückende oder unvernünftige Weise verfährt. 2. Wenn das Handelsamt der Meinung ist, dass diese Klagen einige Begründung haben, kann es Erklärungen von der Eisenbahngesellschaft verlangen und wird sich bemühen, die Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Beschwerdeführer und der Eisenbahngesellschaft gütlich beizulegen. . . 4. Das Handelsamt hat über die auf Grund des vorliegenden Abschnitts des Gesetzes bei ihm angebrachten Beschwerden dem Parlamente von Zeit zu Zeit Berichte zu erstatten, die das Ergebniss der wegen dieser Beschwerden angestellten Untersuchungen, sowie die von dem Handelsamt für angemessen erachteten Bemerkungen enthalten sollen."

Auf Grund dieser Bestimmung ist dem Parlament über die seit Erstattung des ersten Berichts erhobenen Beschwerden neuerdings folgender von Courtenay-Boyle verfasster Bericht des Handelsamtes zugegangen: Die der schiedsgerichtlichen Thätigkeit des Handelsamtes zu Grunde liegende Gesetzesbestimmung ist aus einem Gesetze entnommen, das in den Vereinigten Staaten günstige Wirkungen erzielt hat; sie legt dem Handelsamt die Pflicht auf, sich zu bemühen, die Streitigkeiten zwischen Handeltreibenden und Eisenbahngesellschaften beizulegen. Diese Streitigkeiten müssten sonst vor den Gerichten ausgetragen werden, aber die gesetzgebende Körperschaft hielt es für praktisch, wenn sie durch die vermittelnde Thätigkeit des Handelsamtes beigelegt werden könnten. Das Handelsamt hat übrigens nicht die Befugniss, die etwa getroffenen Entscheidungen als verbindlich aufzuerlegen und die einzige Bestätigung, welche diese Bestimmung gewährt, beruht in dem Bericht, der dem Parlament erstattet werden muss. In dem ersten Berichte wurde bemerkt, dass die seit Erlass des Gesetzes verflossene Zeit noch nicht genügend war, um dem Handelsamt ein Urtheil zu gestatten über den Einfluss seiner Vermittelung oder über das Verhältniss der Beschwerden, denen gegenüber sein Einfluss unwirksam bleibt und die wegen ihrer Wichtigkeit zur Entscheidung des höchsten Gerichtshofes gebracht werden. Die Sachlage hat sich noch nicht geändert, doch ist die Erfahrung ausgedehnter geworden und sie würde noch reicher geworden sein, wenn nicht die Direktoren der Hauptbahngesellschaften und viele Verkehrsinteressenten im letzten Jahre mit den Verhandlungen bezüglich der Höchsttarife beschäftigt gewesen wären und wenn nicht infolge dessen die Beschwerden über die gegenwärtigen Tarife unterlassen worden wären oder erst nach endgültiger Festsetzung der Höchsttarife in voller Kenntniss der Sachlage geprüft werden könnten.

Seit dem letzten Berichte wurden 55 Beschwerden beim Handelsamte angebracht und ausserdem 6 aus der vorigen Berichtszeit als unerledigt übernommen; von den letzteren ist folgende bemerkenswerth: Sir Alfred Hickman in Wolverhampton beschwerte sich darüber, dass der von der Mittellandbahn für Kokssendungen Staveley-Wolverhampton erhobene Tarif höher als der für die kürzere Strecke Staveley-Wellingborough sei. Die Mittellandbahn erklärte sich bereit, allen Verfrachtern, die monatlich mehr als 1 000 t aufgeben würden, einen Frachtnachlass von 3 d. für die Tonne vom Tarif Staveley-Wolverhampton zu bewilligen, und als diese Frachtmenge als zu hoch vom Beschwerdeführer beanstandet wurde, verstand sie sich schliesslich zur Befriedigung der Gewerbetreibenden von Staffordshire zu einer Herabsetzung jenes Betrages auf 500 t. Die 55 neuen Beschwerden umfassen 10 Klagen, weil die Tarife an und für sich übermässig hoch sind; 14 Klagen, weil für kürzere Entfernungen auf ein und derselben Strecke höhere Tarife erstellt sind; 13 Klagen, weil für kürzere Entfernungen, aber auf anderen Strecken höhere Tarife erstellt sind oder wegen schlecht abgestufter Tarife; endlich 18 Beschwerden, die sich in keine der vorstehenden Gruppen einreichen lassen.

Die Beschwerden der zweiten und dritten Gruppe betreffen Fragen der Bevorzugung. In welchem Maasse das Handelsamt wird vermitteln können, lässt sich schwer im voraus beurtheilen; aber es scheint dargethan, dass auf Seiten der Handeltreibenden viel mehr Neigung besteht, sich der guten Dienste des Handelsamtes selbst in Fragen ungerechtfertigter Bevorzugung und in Fällen von geringer Wichtigkeit zu bedienen, als sich an die Eisenbahnkommissare zu wenden. Indessen ist das Handelsamt sofort auf die Schwierigkeit gestossen, dass auch solche derartigen Fälle, welche an sich nur eine geringe Tragweite zu haben scheinen oder wirklich nur haben, sehr weitgehende Folgen nach sich ziehen und auf eine Menge Tarife einwirken können, welche die Gesellschaften nur auf eine Entscheidung des zuständigen Gerichts abzuändern wagen. Es lässt sich daher nicht behaupten, dass die Unterhandlungen, die wegen derartiger, dem Handelsamt unterbreiteter Fragen gepflogen wurden, bei den Direktoren der Hauptbahnen einen grossen Erfolg erzielt hätten; in den meisten Fällen wünschen die Beschwerdeführer einen gleichmässigen Tarif, wofür der folgende Einzelfall ein Beispiel bietet:

Ein Krämer in Sandwich führte Klage darüber, dass gewisse Waaren seines Geschäftszweiges von London nach Sandwich (84 Meilen) für 15 sh. 5 d. die Tonne befördert würden, während für dieselben von London nach Deal (90 Meilen) nur 11 sh. 8 d. zu zahlen seien, und dass auf Grund von Ausnahmetarifen ähnliche Unterschiede für Dover, Margate und Ramsgate beständen. Die Thatsachen sind unbestritten und es ist festgestellt, dass dieselbe oder eine ähnliche Waare für eine längere Entfernung weniger bezahlt; die Gesellschaft beruft sich indessen zur Rechtfertigung des Unterschiedes auf den Wettbewerb des Seeweges zwischen London und den Küstenstädten. In Wirklichkeit ist das Bestehen dieses Wettbewerbes zweifelhaft; sollte er aber auch thatsächlich bestehen, so scheint er den fraglichen Tarifunterschied doch nicht zu rechtfertigen. Ausserdem erklärt die Gesellschaft, dass sie den Tarif London-Sandwich nicht ermässigen könne, ohne zugleich die ähnlichen Tarife von London nach Städten an derselben Küste wie Sandwich herabzusetzen. Es wird nun der Gesellschaft demnächst geantwortet werden, dass der fragliche Unterschied dem Handelsamt nicht gerechtfertigt erscheine und dass es nicht bewiesen sei, dass das einzige Mittel zur Beseitigung des Unterschiedes in der Erhöhung der in Kraft stehenden Ausnahmetarife beruhe; es bleibt aber abzuwarten, welche Wirkung diese Antwort haben wird.

In mehreren Fällen hat das Handelsamt die Beschwerde nicht für begründet erachtet und die Vermittelung rundweg abgelehnt; dagegen sind die Verkehrsinteressenten von Glou

cestershire und in einem anderen Falle Lord St. Oswald infolge des Eintretens des Handelsamtes vollkommen befriedigt worden. Obgleich die Thätigkeit des Handelsamtes noch nicht so wirksam gewesen ist und auch nicht hat sein können, als wenn die Höchsttarife für die Eisenbahngesellschaften des Vereinigten Königreichs schon endgültig festgestellt wären, so sind die Verhandlungen doch hinreichend gewesen, um zu zeigen, dass die betreffende Bestimmung des Verkehrsgesetzes eine segensreiche Eingebung war.

Versicherung gegen Eisenbahnunfälle.

England ist nach einem im Brüsseler „Economiste“ veröffentlichten Aufsatze das erste Land, in dem der Gedanke, eine Lebensversicherung gegen die mit dem Eisenbahnbetriebe verknüpften besonderen Gefahren einzurichten, greifbare Gestalt gewann. Im Jahre 1840 begann das Handelsamt mit der Veröffentlichung sehr eingehender Statistiken über die Eisenbahnunfälle und im Jahre 1849 bildete sich für diesen Zweck unter dem Namen „Railway passengers Insurance Company“ eine besondere Versicherungsgesellschaft. Diese Gesellschaft hat ihrer Wirksamkeit eine weite Ausdehnung gegeben und nimmt heutzutage jährlich mehr als 10 000 000 Frcs. an Prämien ein. Sie versichert gegen die Reiseunfälle auf der Eisenbahn entweder für eine bestimmte Zeit oder für das ganze Leben, besonders aber für die einmalige Reise oder für die Hin- und Rückreise. Diese letzteren Versicherungen finden auf den Bahnhöfen selbst vermittelst Scheinen (tickets) statt; die Gesellschaft ist nämlich durch das Parlament ermächtigt worden, die Eisenbahnbeamten zu Vertretern zu bestellen und die von diesen gelieferten Versicherungsscheine haben dieselbe Wirkung und die gleiche Dauer wie die Eisenbahnfahrkarten. Die Tarife der Versicherungsgesellschaft sind nach den Wagenklassen verschieden; in der I. Klasse kostet ein Schein zu einer Versicherung für den Todesfall von 25 000 Frcs. 30 Cts., in der II. Klasse für eine Versicherung von 12 500 Frcs. 20 Cts. und in der III. Klasse für eine Versicherung von 5000 Frcs. 10 Cts. Für Hin- und Rückreise kommt der doppelte Tarif zur Erhebung; für Sonder- und Vergnügungszüge gilt ein höherer Tarif. Gerade die III. Klasse, die sich aus den breiten Schichten der Bevölkerung zusammensetzt, liefert der Gesellschaft die meisten Kunden. Der Erfolg der Gesellschaft ist hauptsächlich durch die Ausgabe ihrer Scheine durch die Eisenbahnbeamten herbeigeführt; denn die menschliche Vorsorge, die gern Aufschub übt und zögert, muss angestachelt, unterstützt und im günstigen Augenblick ergriffen werden. Auf dem Bahnhof, zur Stunde der Abfahrt und der Trennung von den Angehörigen hat der Reisende naturgemäss den Gedanken der Vorsorge; hat er nun das Mittel in der Hand, ihn schnell und mit geringen Kosten zu verwirklichen, so kann man sicher sein, dass er es gebrauchen wird.

Eine neue Londoner Untergrundbahn.

Unter den dem Parlament während der diesjährigen Tagung zugegangenen Bills befindet sich auch folgendes Gesuch der „Hampstead-Saint Pancras and Charing Cross Railway“: Einzeichnung der Gesellschaft, Bau einer Untergrundbahn von Hampstead nach Charing Cross mit Abzweigung nach Euston, Saint Pancras und Kings Cross; Genehmigung der unterirdischen Bauten sowie des Ankaufs der Ländereien und der Benutzung des Untergrundes; Abkommen mit dem London County Council, sowie anderen Behörden und Gesellschaften; Abänderung der Gesetze.

Eine neue Englische Querbahn.

Während in den letzten Jahren nur kurze Strecken in England zur Ausführung kamen, bereiten sich jetzt einige Unternehmungen vor, welche die Herstellung längerer Linien unbekümmert um die zahlreichen bereits in derselben Richtung bestehenden Linien zum Zweck haben. Der neueste derartige Entwurf bezweckt den Bau einer 150 Meilen langen Bahn, die westlich in Warrington an dem im Bau begriffenen Manchester-Schiffskanal beginnen, dann ostwärts über Alderly und Macclesfield laufen, in Edgmoor ihre grösste Seehöhe von 1175 Fuss erreichen, von Brixton aus den wichtigen Bergwerksbezirk von Baston durcheilen, Chesterfield und Lincoln berühren und in Sutton ihren östlichen Endpunkt am Meere erreichen soll. In Sutton beabsichtigt man einen Hafen und Dockanlagen herzustellen und es dadurch Grimsby gegenüber wettbewerbsfähig zu machen. Die neue Bahn wird sich mit allen von ihr gekreuzten südnördlichen Linien in Verbindung setzen; die Mittellandbahn wird sie auf einer 543 Yards langen und 270 Fuss hohen Brücke, der höchsten in England, übersetzen. Eine ebenfalls sehr lange und 100 Fuss hohe Brücke ist in Macclesfield herzustellen. Zwischen Macclesfield und Chesterfield (etwa 14 Meilen) wird die Bahn wenigstens $7\frac{1}{2}$ Meilen durch Tunnel geführt werden, von denen einer 4 210, ein anderer 543 Yards lang ist. Im ganzen sind 28 Stationen vorgesehen.

Der Kanaltunnel.

Wie schon so oft wird auch während der gegenwärtigen Tagung der Kammer der Gemeinen ein Gesetzentwurf vorgelegt werden, der die Südost- und die London, Chatham and Dover Eisenbahngesellschaften ermächtigen soll, sich mit den Lords des Schatzamtes über den Bau des Kanaltunnels zu verständigen. Sir Edward Watkin wird also abermals mit seinem Entwurfe der öffentlichen Erörterung die Stirn bieten; ob mit mehr Erfolg wie früher, bleibt abzuwarten.

Betriebsgewinne in 1891.

Auch im Jahre 1891 sind die Betriebseinnahmen gegen das Vorjahr gestiegen, jedoch nicht in dem Maasse, dass sie die beträchtlichen Mehrausgaben hätten ausgleichen können. Der Gewinn der Antheilscheine ist daher fast durchgängig geringer als für 1890; nur die Metropolitanbahn vertheilt $3\frac{1}{4}$ % gegen 3 % im Vorjahre, führt dafür aber ihren Rücklagen nur 3 000 £ statt 9 500 £ für 1890 zu. Dagegen beträgt der Gewinn der Grossen Ostbahn nur $3\frac{3}{4}$ % gegen 4 % in 1890, obwohl den Rücklagen nur 31 000 £ gegen 50 000 £ im Vorjahre zugeführt werden; der Gewinn der Manchester, Sheffield and Lincolnshire Eisenbahn beträgt nur 4 % statt $4\frac{3}{4}$ % in 1890; und derjenige der Nordostbahn $7\frac{1}{4}$ % statt $7\frac{3}{4}$ % in 1890. Ebenso vertheilt die Südostbahn für das 2. Halbjahr 1891 nur 4 % statt $4\frac{3}{4}$ % im gleichen Zeitraum 1890.

Die Benutzung der II. Wagenklasse in Irland.

Während in England die Benutzung der II. Wagenklasse ständig abnimmt und auf mehreren Bahnen (Midland und Manchester, Sheffield and Lincolnshire) ihre Abschaffung bereits erfolgt ist, tritt in Irland keineswegs eine solche Neigung hervor. In letzterem Lande wird vielmehr — wie die „Morning News“ in Belfast ausführen — die II. Klasse aus nicht leicht zu erklärenden Gründen bedeutend mehr beansprucht als in England; wahrscheinlich rührt aber der Gebrauch einer höheren Klasse daher, dass das konservative Gefühl in Irland ausgeprägter und jener gesellschaftliche Ausgleich, den das Handelsleben Englands und Schottlands, sowie die demokratischen Neigungen der Bevölkerung begünstigen, nicht vorhanden ist. Mit einem Wort die Klassenunterschiede in den beiden Bruderländern sind nicht so scharf abgegrenzt wie in Irland. Beispielsweise wurden auf der Linie Belfast and Northern Counties aus der II. Klasse 23 % der gesammten Einnahmen des Personenverkehrs erzielt, während auf der Manchester, Sheffield and Lincolnshire Eisenbahn die II. Klasse vor ihrer Abschaffung nur 1,58 % der Einnahmen des Personenverkehrs ergab. Bei der Irländischen Great Northern Railway wird die II. Klasse derart benutzt, dass die Durchschnittseinnahmen für den Platz und das Jahr um 9 £ höher sind, als bei irgend einer Englischen Gesellschaft. Im ganzen ist das Verhältniss der Einnahmen aus der II. Klasse zu den Gesammteinnahmen des Personenverkehrs bei den Irländischen Bahnen um 12 % günstiger als bei den Englischen.

Regelung der Dienstzeit der Eisenbahnbeamten.

Von den Gegnern einer gesetzlichen Regelung der Dienstzeit der Eisenbahnbeamten wird nach Möglichkeit die Thatsache ausgebeutet, dass sich eine Abordnung von Lokomotivführern, Schaffner, Schrankenwärtern usw. zu dem Abgeordneten Herbert Gladstone, dem Sohne des bekannten Staatsmannes und Mitglied des Eisenbahnausschusses zur Prüfung der Lage der Eisenbahnbeamten, begeben hat, um bei ihm gegen jede gesetzliche Einmischung in die Regelung der Arbeitsstunden Verwahrung einzulegen und um ihm ihren Abscheu gegen den gesetzlichen Achtstundentag auszudrücken. Man wird übrigens einen gelinden Zweifel, ob diese Abordnung völlig unbeeinflusst ihren Weg angetreten hat, nur schwer unterdrücken können.

Zur Beurtheilung der Frage bietet übrigens eine vom Handelsamt aufgestellte Statistik über die Dauer der von den Eisenbahnbediensteten in den Monaten September 1889 und März 1890 geforderten Arbeitszeit eine interessante Grundlage. Das Handelsamt legt seinen Aufzeichnungen einen zwölfstündigen Arbeitstag zu Grunde und gibt nur die über dieses Maass geleisteten Ueberstunden an. Daraus ergibt sich u. a., dass von 23 778 Lokomotivführern und Heizern der 13 grossen Englischen Gesellschaften im September 1889 nicht weniger denn 20 338 zusammen 417 523 Ueberstunden haben leisten müssen, so dass jeder von diesen 20 338 Beamten im Laufe des Monats $20\frac{1}{2}$ Ueberstunden geleistet, oder an $9\frac{1}{2}$ Tagen je 2 Stunden 16 Minuten über die gewöhnliche Zeit gearbeitet hat. Im März 1890 leisteten von den damals vorhandenen 24 495 Lokomotivführern und Heizern 20 025 zusammen 348 380 Ueberstunden, also jeder von ihnen $17\frac{1}{3}$ Stunden im Laufe des Monats oder an $8\frac{1}{4}$ Tagen je 2 Stunden 6 Minuten.

Im ganzen Vereinigten Königreich gab es im März 1890 31 360 Lokomotivführer und Heizer, 19 677 Weichensteller und

13 974 Bahnwärter. Keine Ueberstunden hatten nun im genannten Monat zu leisten von den Lokomotivführern und Heizern in England 20 %, in Schottland 24,5 %, in Irland 39 % und durchschnittlich im ganzen Königreich 21,2 %; von den Weichenstellern in England 91 %, in Schottland 97 %, in Irland 95.5 % und durchschnittlich im ganzen Königreich 92 %, endlich von den Bahnwärtern in England 45.5 %, in Schottland 57 %, in Irland 78 % und durchschnittlich im ganzen Königreich 48 %.

Aus der Schweiz.

Die Mönchensteiner Katastrophe.

Der Bundesrath hat nach dem Antrage der Bundesanwaltschaft beschlossen, die gerichtliche Untersuchung des Falles, betreffend Einsturz der Mönchensteiner Brücke, und eventuelle Beurtheilung den gerichtlichen Behörden des Kantons Baselland zu übertragen. Der Bundesanwalt sagt in seinem Bericht: Die bisherige Untersuchung hat keine Anhaltspunkte ergeben, die auf ein Vergehen hinweisen und Anlass bieten, gegen bestimmte Personen Klage zu erheben und wir stehen nicht an, unsere Ueberzeugung dahin auszusprechen, dass auch eine weitere Untersuchung ein negatives Resultat ergeben wird. Dagegen darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Behauptungen der bundesräthlichen Experten, sofern deren Richtigkeit feststehen sollte, die Annahme nahe legen, dass die gerügten Uebelstände auf ein Verschulden einzelner Personen zurückzuführen seien und wir halten es mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Falles für geboten, und im Interesse aller Betheiligten liegend, wenn in dieser Angelegenheit durch eine gerichtliche Untersuchung Klarheit geschaffen und die richterlichen Behörden über Schuld oder Nichtschuld entscheiden.

Der Oberingenieur der Jura-Simplonbahn und die Firma G. Eiffel & Comp. haben zu den Gutachten der bundesräthlichen und gerichtlichen Experten Gegenbemerkungen gemacht. Nach der Ansicht derselben können die Ursachen der Katastrophe nicht sicher angegeben werden. Nach ihrem Dafürhalten wäre es möglich, dass sie auf den Unfall zurückzuführen sind, welcher die Brücke im Jahre 1881 betroffen hat, und dass sie in einer Beschädigung gesucht werden müssen, die aus jener Zeit herrührt, aber den Nachforschungen entgangen ist. Es ist noch ein weiteres Gutachten zu erwähnen, welches von der Direktion der Jura-Simplonbahn zu den Akten gegeben worden ist. Es ist dies die Denkschrift, betreffend die Untersuchungen über die Ursachen des Einsturzes, von Professor Gaudard in Lausanne. Nach der Ansicht dieses Experten muss die entscheidende Ursache in einer Senkung des Geleises in der Nähe der Brücke unter dem Gewicht der Lokomotiven gewesen sein. Der mehr oder weniger feuchte Damm, argumentirt Gaudard, hatte sich etwas zusammengedrückt, während das linksseitige Widerlager starr in seiner Höhenlage verblieb. Die obere Schiene, die infolge dessen sich durchbog und gerüttelt wurde, wird eine Laschenbefestigung gesprengt haben. Nachher wird sie, als Hebel wirkend, das nähere Brückenende gehoben und, dem Antriebe der Adhäsion folgend, welche die vom Zuge geschobene Lokomotive ausübte, den oberen Träger auf seinem Rollenlager angetrieben haben. Hierdurch wird eine Verdrehung des Eisenlagers entstanden sein, der alsbald ein Stoss gegen die jenseitige Brustmauer folgte, welche die Bewegung aufhalten musste und in der That auch Spuren von Erschütterungen zeigt.

Als Ursache des Einsturzes der Brücke führen die bundesräthlichen Experten an: Die Brücke war in einzelnen Theilen von Anfang an zu schwach und konstruktiv mangelhaft. Das verwendete Eisen entspricht in Bezug auf Festigkeit und Zähigkeit zum grössern Theil nicht den nothwendigen Anforderungen.

Die Richtigkeit dieses Gutachtens wird nun allerdings von der Jurabahndirektion und von Eiffel & Comp. beanstandet und durch ein Gegengutachten des Professors Gaudard zu widerlegen versucht. Allein diese Parteierörterungen können im jetzigen Stadium der Angelegenheit, wo es sich nur darum handelt, ob eine weitere Untersuchung stattzufinden habe, nicht berücksichtigt werden und es ist zur Prüfung der Ueberweisungsfrage lediglich der Bericht der bundesräthlichen Experten zur Grundlage zu nehmen. Aus diesem Bericht kann nicht als nothwendiger Schluss das Vorhandensein einer strafbar fahrlässigen Handlung gefolgert werden. Die Brücke kann mangelhaft erstellt sein, ohne dass jemand ein strafbares Verschulden trifft. Auch wäre, soweit es die mangelhafte Erstellung betrifft, die strafrechtliche Verfolgung eines Vergehens nach Art. 34 b und c des Bundesstrafrechts verjährt und könnte nur zum Gegenstand der Anklage gemacht werden die fahrlässige Benutzung dieser Brücke zum Betriebe.

Die Bergkrankheit

bildete neulich den Gegenstand eines sehr interessanten Vortrages von Dr. Egli und einer lebhaften Diskussion in der Sitzung des Alpenklubs in Zürich. Dr. Egli hatte als wissenschaftlicher Begleiter des Ingenieurs Imfeld bei seiner Montblancgipfel-Untersuchung sich im August 1891 längere Zeit auf dem Montblanc aufgehalten zu dem bestimmten Zweck, Beobachtungen über den Einfluss des fortgesetzten Aufenthaltes in solcher Höhe auf den menschlichen Gesundheitszustand anzustellen. Dr. Egli's Aufgabe bestand nun hauptsächlich darin, die Bergkrankheiten zu studiren, um die Aufschlüsse zu liefern, welche der Bundesrath zum Behuf der Konzessionsertheilung für die Matterhornbahn verlangte. Egli stellte Beobachtungen an über Puls und Athem, Veränderungen des Körpergewichts, Blutdruck, Harnabsonderung. Die Vermehrung der Pulsschläge komme nur von der Anstrengung beim Gehen her und sei nicht charakteristisch für den Zustand. Störungen des Blutumlaufs, nicht Vergiftung der Muskeln durch die sogen. Ermüdungsprodukte, erzeugen das Unwohlsein. In der Ruhe sei der Puls bald auf 65 Schläge gesunken und haben sich 20 bis 28 Athmungen in der Minute eingestellt. Die Körpertemperatur sei nahezu die gleiche wie im Thal (36,8—37,3), die Muskelenergie sei nicht verringert, was man durch einfache Apparate darthun könne. Das Körpergewicht nehme rasch ab. Dr. Egli habe in 8 Tagen 7 kg verloren, was er auf das auffallend geringe Nahrungsquantum, das er zu sich nahm, zurückführt. Das Blut sei auf dem Gipfel viel ärmer an Sauerstoff, demnach wäre die Bergkrankheit eine Art Kohlensäurevergiftung oder eine verminderte Sauerstoffspannung des Blutes. In der That beweisen Untersuchungen des Blutes nach seinem Farbgehalt, nach Hämoglobin, auffallende Armuth hieran auf dem Berggipfel. An einer Skala wies Herr Egli nach, dass der Hämoglobingehalt seines Blutes, demjenigen seiner Begleiter genau Schritt hielt mit dem Zu- und Abnehmen der Bergkrankheit. Er glaubt nicht, dass bei der Bergkrankheit die Zahl der Blutkörper vermindert sei. Als Mittel empfiehlt er Kaffee und Azetin. Bei 3000 m werde es den Angegriffenen wieder wohl.

Professor Dr. Heim warf die Frage der Gefährlichkeit von Bahnen, wie die auf das Matterhorn, auf. Die Krankheit trete ungleich auf, je nach dem Individuum. Die Kraft desselben und die vorausgegangene Anstrengung spiele eine grosse Rolle dabei. Sie trete viel seltener und erst in viel grösserer Höhe auf bei Ballonfahrten, wo ohne Anstrengung ungeheure Höhendistanzen rasch durcheilt werden. Nur ein mit Wasserstoff gefüllter Ballon vermöchte Montblanchöhe zu erreichen. mit Gas könne man nicht über 4000 m. Im Ballon könne man ohne Belästigung 5000—6000 m steigen. Er glaubt, bei Fahrten mit Bergbahnen würden viel weniger Leute krank als beim Bergsteigen. Leute mit Herzfehlern könnten vielleicht vom Herzschlag befallen werden infolge der raschen Veränderung des Luftdruckes. Dr. Egli ergänzte, dass zur Bereicherung der Luft nun kleine Ballons mit komprimirtem Sauerstoff mitgeführt werden, dass man diesen aber durch eine Maske, mit Luft vermengt, inhaliren müsse. Er halte dafür, für Touristen sei die Benutzung einer Bergbahn ungefährlich; das Betriebspersonal würde aber, um vor Krankheit sicher zu bleiben, in kurzen Fristen abgelöst werden müssen.

Aus Frankreich.

Reinigung der Bahnsteige in den Stationen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 23. Januar d. J. angewiesen, dafür Sorge zu tragen, dass die Reinigung der Bahnhöfe in den längsten Zwischenräumen zwischen den Abfahrtszeiten der Züge und mit der erforderlichen Vorsicht geschehe, damit nicht die Reisenden bei der Abfahrt durch den beim Kehren der Bahnsteige im Sommer entwickelten Staub belästigt werden. Zu dem Zweck sollen bei trockener Witterung die Bahnsteige gesprengt, sowie die Vorhänge und Fenster der auf dem Bahnhof stehenden Wagen geschlossen werden; auch empfiehlt der Minister, den Staub so viel wie möglich aus dem Bahnhof fortzuschaffen, anstatt ihn, wie es in verschiedenen Stationen üblich ist, auf das Geleis zu fegen.

Betrieb der Hafenbahnen von Marseille.

Durch Vertrag vom 22. November 1887 hatte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft den Betrieb auf den Kaibahnen vom Seehafen und vom Nationalhafen nach dem Stadthafen in Marseille der Marseiller Dock-Gesellschaft übertragen. Auf Vorstellung der Marseiller Handelskammer hat indessen der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaft angewiesen, den Betrieb auf den fraglichen Bahnen selbst sowie mit eigenen Betriebsmitteln zu führen und Vorschläge für die Ermässigung der Tarife auf den Kaibahnen zu machen.

Familienunterstützungen bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Ebenso wie s. Zt. die Nordbahn ihren Beamten, die eine zahlreiche Familie zu ernähren haben, besondere Unter-

stützungen zuwendete (vergl. Nr. 29 S. 287 Jahrg. 1891 d. Ztg.), so hat jetzt auch der Verwaltungsrath der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft beschlossen, vom 1. Januar 1892 ab denjenigen Beamten, die mehr als drei noch nicht 16 Jahre alte Kinder zu ernähren haben und höchstens ein jährliches Gehalt von 2100 Frcs. beziehen, für jedes Kind über drei eine jährliche Beihilfe von 24 Frcs. zu gewähren. Diese Beihilfe kommt in vierteljährlichen Theilzahlungen am Ende jedes Vierteljahrs auf Grund der am Anfang desselben festgestellten Sachlage zur Auszahlung, nicht jedoch, wenn der Beamte im Laufe des Vierteljahrs den Dienst der Gesellschaft verlässt. Den eigenen Kindern werden gleich gerechnet: a) Brüder, Schwestern, Neffen und Nichten, sofern sie noch nicht 16 Jahre alt, Ganzwaisen und von dem Beamten zu unterhalten sind; b) Vater, Mutter, Schwager und Schwägerin, wenn sie von dem Beamten unterhalten werden und ständig bei ihm wohnen. Keine Anwendung findet diese Vergünstigung auf Tagearbeiter, die nur vorübergehend beschäftigt sind.

Wahrung des Entschädigungsanspruches nach Abnahme des Gutes.

Nach dem Gesetz vom 11. April 1888, betreffend Abänderung des Artikels 105 des Handels-Gesetzbuches, hat der Aufgeber seinen Entschädigungsanspruch innerhalb 3 Tagen nach Abnahme des Gutes sei es durch aussergerichtliche Urkunde, sei es durch eingeschriebenen Brief anzumelden. Das „Journal des transports“ vertritt die Ansicht, dass die Bestimmung bezüglich der Art der Anmeldung im Geiste des Gesetzes nur als erwähnend, nicht als beschränkend aufzufassen ist und führt zur Unterstützung dieser Ansicht zwei gerichtliche Erkenntnisse an: Das Pariser Handelsgericht hat durch Urtheil vom 15. September 1891 erkannt, dass die durch Telegramm bewirkte Anmeldung als genügend anzusehen ist, wenn der Frachtführer anerkennt, die Depesche innerhalb der vorgeschriebenen Frist erhalten zu haben. Der Kassationshof (Revisionskammer) hat ferner durch Urtheil vom 16. Juli 1891 ausgesprochen, dass die durch den neuen Artikel 105 des Handels-Gesetzbuches für die Anmeldung von Entschädigungsansprüchen vorgeschriebenen Formen nicht verbindlich sind, wenn die Ansprüche im Augenblick der Abnahme des Gutes selbst ausdrücklich vorbehalten sind.

Erstattung zu viel erhobener Fracht.

Der Aufgeber einer unter Vorausbezahlung der Fracht beförderten Sendung hatte die Orléansbahn auf Erstattung eines angeblich zu viel bezahlten Frachtbetrages verklagt und zur Begründung den Annahmeschein vorgelegt. Die Beklagte wendete ein, dass sie aus dem Annahmeschein (récépissé à remettre à l'expediteur) wohl ersehen könne, dass die Fracht gezahlt ist, dass aber nur aus dem nicht vorgelegten Ablieferungsschein (récépissé à remettre au destinataire) festzustellen sei, ob zu viel Fracht erhoben sei, und dass der Kläger durch Vorlegung des Ablieferungsscheines seinen Anspruch zu beweisen habe. Das Handelsgericht von Niort theilte indessen diese Ansicht nicht und beschloss in dem Urtheil vom 1. Juli 1891, sich an das Handelsgericht der Seine wegen Feststellung des Sachverhalts aus den Büchern der Gesellschaft zu wenden. Auf Anrufung der Orléansbahn beseitigte zwar das Berufungsgericht von Poitiers durch Urtheil vom 14. Dezember 1891 das angefochtene Urtheil, aber nur deshalb, weil im vorliegenden Falle die angeordnete Maassregel zur Feststellung des Sachverhalts unwirksam sei; aber auch das Berufungsgericht erkannte an, dass der Beweis für die Bezahlung zu hoher Fracht durch alle im Verkehrsleben zugelassenen Beweismittel, besonders auch durch Vorlegung der von der beklagten Eisenbahngesellschaft geführten Bücher geführt werden könne.

Bücherschau.

1. Monographie d'un chemin de fer routier à voie d'un mètre, à adhérence et à cremaillère (Beschreibung einer meterspurigen Strassenbahn für Reibung und Zahnrad) von Felix Martin, Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur, und Clarard, Brücken- und Strassenbau-Ingenieur; erschienen bei Baudry in Paris, rue des Saints Pères Nr. 15. Die Verfasser haben zur Gewinnung von Grundlagen für ein neues Französisches Lokalbahngesetz im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten u. a. auch die Nebenbahnen der Schweiz besucht und, um die Vor- und Nachtheile des gemischten Reibungs- und Zahnradbetriebes ins rechte Licht zu setzen, eine eingehende Beschreibung der von dem Ingenieur und jetzigen Direktor der Bahn, O. Sand, gebauten Strassenbahn St. Gallen-Gais gegeben.

2. Les Chemins de fer (Die Eisenbahnen) von M. G. Mayer, Abtheilungsvorstand im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; Verlag von Felix Alcan in Paris, Boulevard Saint Germain Nr. 108; Preis: geheftet 0,60 Frcs., gebunden 1 Frc. Dieses Werkchen ist als Theil der von demselben Verleger herausgegebenen „Sammlung nützlicher Bücher“ (Bibliothèque utile) erschienen und vornehmlich dazu bestimmt, auch den Laien über das Werden und Wesen der Eisenbahnen zu unterrichten.

3. Etude sur la traction électrique des trains de chemins de fer (Untersuchungen über die elektrische Zugförderung auf Eisenbahnen) von Bonneau, Brücken- und Strassenbau-Ingenieur und Assistent des Betriebsleiters der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, und von Desroziers, Bergbau-Civilingenieur; Verlag von Lefebvre-Ducrocq in Lille. Die Verfasser empfehlen den Ersatz der Dampfkraft im Eisenbahnbetriebe durch die Elektrizität und erklären, dass alsdann die jetzige Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge um 50 % erhöht werden könnte, geben auch eine eingehende Beschreibung einer derartigen elektrischen Schnellzuglokomotive.

Personalnachrichten.

1. Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor 1. Klasse und Grossoffizier der Ehrenlegion, Alfred Maurice Picard, wurde, nach einer Lebensbeschreibung des „Journal des transports“, am 21. Dezember 1844 in Strassburg geboren, trat 1862 in die Polytechnische Schule und wurde nach dem Verlassen der Brücken- und Strassenbauschule nach dem Orient und dem Suezkanal geschickt. Seit 1868 war er Ingenieur in Metz und erklärte sich nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges für Frankreich; nachdem er darauf beim Marne-Rhein- und beim Ostkanal beschäftigt gewesen, wurde er 1880 ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, leitete nach einander die Personal-, die Schiffahrts- und die Eisenbahnabtheilung und wurde dann zum Generaldirektor der Brücken und Strassen, der Bergwerke und der Eisenbahnen ernannt. 1881 in den Staatsrath getreten, wurde er 1885 zum Vorsitzenden von dessen Abtheilung für öffentliche Arbeiten, für Ackerbau, für Handel und Gewerbe und für Post und Telegraphie ernannt. Dem Landes-Eisenbahnrath gehört er als Vizepräsident an; ausserdem ist er Vorsitzender des Prüfungsausschusses für die Eisenbahnrechnungen, des gemischten Ausschusses für öffentliche Arbeiten usw. Schriftstellerisch hat sich Picard besonders durch seine Werke: „Histoire des chemins de fer Français“ (Geschichte der Französischen Eisenbahnen), 6 Bände und „Traité des chemins de fer“ (Das Eisenbahnwesen), 4 Bände, neuerdings auch durch seinen „Rapport général sur l'exposition de 1889“ (Allgemeiner Bericht über die Ausstellung von 1889) einen geachteten Namen erworben.

2. Der Oberingenieur Demouy ist zum Generalinspektor ernannt und an Stelle des in den Ruhestand getretenen Generalinspektors de Villiers du Terrage mit der Staatsaufsicht über den Betrieb des Westbahnnetzes betraut.

3. Zum Präsidenten der zu bildenden Pariser Stadtbahngesellschaft ist unter Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Herr Aigoin, jetzt Präsident der Allgemeinen Pariser Südstrassenbahn-Gesellschaft, in Aussicht genommen.

Aus Spanien.

Betriebseröffnung.

Am 13. November 1891 ist die Schmalspurbahn Oviedo-Infiesto (47 km) eröffnet worden; die Bahn hat 1 m Spurweite, Höchststeigungen von nicht über 1,5 % und Krümmungshalbmesser von nicht unter 100 m. Die Station Oviedo ist 250 m von der gleichnamigen Station der Asturischen Linie Leon-Gijon entfernt und liegt tiefer als diese; die Bahn, die von Oviedo ostwärts führt, kreuzt die Langreo-Eisenbahn 3 km von der Station Berron in Schienenhöhe.

Kohlenbahn La Robla-Valmaseda.

Diese Bahn geht aus von der Station Robla der Asturischen Linie Leon-Gijon, soll die Kohlenbecken von Sabero, Guardo, Cervera, Barruelo und Orbo (die beiden letzten sind Stationen der der Nordbahn gehörigen Bergwerksbahn Quintanilla-Barruelo) erschliessen, die Santanderlinie der Nordbahn kreuzen und in Valmaseda Anschluss an die von diesem Ort über Zorroza einerseits nach Bilbao, andererseits nach Portugalete führende Bahn erhalten. Zur Ausführung des Unternehmens hat sich aus einheimischen Geldleuten und Bergwerksbesitzern eine „Gesellschaft der Kohlenbahn La Robla-Valmaseda“ gebildet; von dem auf 6 Millionen Pesetas festgesetzten Grundkapital waren Ende 1891 nur noch 850 000 Pesetas einzuzahlen. Da aber die ausgeführten Bauten Ende 1891 bereits 4 636 837 Pesetas gekostet haben und durch hinterlegte Bürgschaften 1 986 174 Pesetas der Verfügung der Gesellschaft fürs erste entzogen sind, so wird diese zur Beschaffung der Mittel zum Weiterbau 20 000 Stück 4 %, in 95 Jahren zu tilgende, hypothekarische Schuldverschreibungen von je 500 Pesetas Nennwerth ausgeben. 2 500 von diesen Schuldverschreibungen hat die Gesellschaft kürzlich zur Vergebung an den Meistbietenden öffentlich ausgeschrieben; sie hat sich dabei ausschliesslich an die Asturischen Geldleute gewandt und den geringsten annehmbaren Satz auf 80 % festgesetzt.

Estremadura-Eisenbahn.

Zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Logrosan westwärts über Trujillo einerseits nach Caceres, andererseits nach Station Montanchez der Linie Caceres-Merida hat sich in Brügge unter dem Vorsitz des früheren Spanischen Ministers des Innern, P. Gullon, eine Belgisch-Spanische Gesellschaft mit dem Namen „Société des chemins de fer de l'Estremadure" gebildet. Diese Bahn hat die Aufgabe, die Ausbeutung der reichen Phosphatlager von Logrosan, zu deren Erwerbung sich eine andere Gesellschaft gebildet hat, zu ermöglichen.

Central-Pyrenäenbahn.

Um weder den Wünschen der Katalonischen Bevölkerung, welche die Führung der Richtungslinie dieser Bahn durch das Noguera-Pallaresathal verlangt, noch auch dem Gutachten der Kriegsverwaltung, die sich für eine auf Französischem Gebiete im Aranthale endigende Richtungslinie ausgesprochen hat, zuwiderhandeln zu müssen (vgl. Nr. 79 S. 765 Jahrg. 1891 d. Ztg.), hat der Spanische Ministerrath nach der „Revue économique" beschlossen, jede Entscheidung so lange zu vertagen, bis über die Lage des zwischenstaatlichen Tunnels zwischen den betheiligten Regierungen ein Abkommen erzielt ist.

Konzessionsübertragung.

Durch Königlichen Erlass vom 17. November 1891 ist die Uebertragung der Konzession für eine Eisenbahn von der Sierra Alhamilla nach dem Hafen Almeria von dem bisherigen Konzessionsinhaber G. F. Stone auf M. F. Requena genehmigt worden.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Gegen das in Nr. 79 S. 764 Jahrg. 1891 d. Ztg. mitgetheilte Urtheil des Berufungsgerichts, betreffend Herausgabe des Anleiheertrages an die Eisenbahngesellschaft, hatte die Banque d'Escompte Revision eingelegt, aber gegen die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft, ihren sämmtlichen Entschädigungsansprüchen wegen Zahlungsverzögerung usw. zu entsagen, wieder zurückgezogen. Demnach sind die der Hinterlegungskasse anvertrauten 7 900 000 Frs. den Vertrauensmännern der Gesellschaft gegen Aushändigung der ausgefertigten endgültigen Schuldverschreibungen übergeben worden. Von dem Betrage sollen zunächst die rückständigen Zinsen beglichen und der Rest zur Bezahlung der Vollendungsarbeiten verwendet werden.

Ostspanische Eisenbahn.

Die am 25. November 1891 abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung hat sowohl den Betriebsüberlassungsvertrag, als auch den den Gläubigern zu machenden Ausgleichsvorschlag (vgl. Nr. 96 S. 918 Jahrg. 1891 d. Ztg.) genehmigt. Demnach ist von Ende November v. J. ab eine dreimonatliche Frist eröffnet worden, während deren die Gläubiger ihre Zustimmung oder Ablehnung zu erklären haben.

Nach der Zeitschrift „Los Negocios" in Barcelona beabsichtigt die Nordbahn, die Linie Valencia-Utiel alsbald nach deren Uebernahme bis Madrid zu verlängern. Dadurch könnten die Linien Madrid-Alicante und Aranjuez-Quenca der Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante unter Umständen schwer geschädigt werden.

Spanisch-Französischer Tarifkrieg.

Die Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich hat zum 28. Februar d. J. auch den letzten der noch in Kraft gewesenen direkten Tarife (vgl. Nr. 96 S. 918 Jahrg. 1891 d. Ztg.), nämlich für Kohlen aus dem Becken des Gard (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) nach Barcelona, gekündigt.

Ausserdem hat auch die Nordbahn am 10. Februar den internationalen Tarif für Personen, Gepäck und versicherte Werthsendungen aufgehoben, angeblich weil sie beim Ausgleich der Verkehrsabrechnung zu grosse Wechselverluste erleide.

Da der Handelsvertrag Spaniens mit Frankreich nicht wie mit den übrigen Ländern bis zum 1. Juli d. J. verlängert ist, so erfolgte am 1. Februar d. J. der Abbruch aller Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Diese Aussicht hat aber besonders in Spanien während der dem Abbruch vorhergehenden beiden Monate eine Handelsbewegung erzeugt, wie sie dort bisher kaum dagewesen ist; denn beide Länder suchten bis zur letzten Stunde ihren Ueberschuss an geistigen Getränken dem Nachbarlande zuzuführen und wahrscheinlich ist es Spanien noch möglich geworden, seine ganze diesjährige Weinerte nach Frankreich hineinzuschaffen. Zur Bewältigung dieses Verkehrs haben die Nordbahn und die Eisenbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich 12 600 Wagen in ununterbrochener Thätigkeit gehabt; allein über Irun sind während der Monate Dezember und Januar über 8 Millionen Liter Wein versandt worden und eine halbe Stunde vor Ablauf des Vertrages langten auf der Spanischen Uebergangsstation Portbou noch 800 Wagen mit Champagner und Vichywasser aus Frankreich an.

Aus Centralamerika.

Eisenbahnen in Costa-Rica.

Die Republik Costa-Rica in Centralamerika, die eine Grösse von 62 000 qkm (1 100 Quadratmeilen) mit 223 000 Einwohnern hat, hat sich schon lange mit dem Gedanken getragen, durch ihr Gebiet eine Ueberlandeisenbahn zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean zu bauen. Die einschlägigen Bemühungen hatten früher jedoch schon so oft zu Misserfolgen geführt, dass die Hoffnung auf ihre endliche Verwirklichung mit der Zeit immer schwächer wurde. Im vergangenen Jahre hat jedoch die Costa-Rica-Eisenbahngesellschaft neue Erhebungen anstellen lassen, und die „Railroad Gazette" theilt mit, dass der Bau auf der in Aussicht genommenen Linie wahrscheinlich binnen kurzem beginnen wird.

Das Gros der Bevölkerung der Republik wohnt in dem höher gelegenen Theil des Landes mitten zwischen den beiden angrenzenden Weltmeeren. Hier gedeiht ein vortrefflicher Kaffee, der das Hauptprodukt des Landes ausmacht, auch ist der Boden für die Anpflanzung von Cacao sehr geeignet. Im Jahre 1890 wurden mehr als 10 000 t Kaffee zu Schiffe verfrachtet. Der Werth der guten Kaffeeländereien beziffert sich in der Nähe der auf dem Centralplateau gelegenen grösseren Orte auf 5 200, ja selbst bis auf 8 300 ℳ für das Hektar.

Bis vor wenigen Jahren war Punta Arenas am Stillen Ozean der einzige Hafen in der Republik. Als jedoch von Limon am Karaibischen Meer nach der Hauptstadt San José eine Eisenbahn — bisher die einzige in Costa-Rica — gebaut wurde, belegte man alle ihren Weg über Punta Arenas nehmenden Güter mit einer Zuschlagssteuer von 5 %, einzig zu dem Zweck, die Bedeutung des am Atlantischen Meer gelegenen neugeschaffenen Hafens Limon zu heben. Dies gelang indess nicht. Trotz der höheren Ausfuhrgebühr war auch im letzten Jahre die Verfrachtung in Punta Arenas grösser. Es liegt dies einestheils an den guten Fahrstrassen, welche nach dem Stillen Ozean hinabführen, anderentheils daran, dass das trockene Klima des bergigen Westens eine Qualitätsverminderung des Kaffees nicht herbeiführt, wie es durch die feuchte Luft der am Atlantischen Meer gelegenen Ebenen der Fall ist.

Der Grund, weshalb das von Küste zu Küste nur 166 km breite Land nicht schon längst von einer Eisenbahn durchquert wird, ist in dem Umstande zu suchen, dass das zu den Anden gehörige Centralplateau sich bis über 1 200 m über dem Ozean erhebt. Zudem ist der Westabhang dieses Plateaus von vielen unregelmässig gestalteten Thälern durchbrochen, und ungezählte tiefeingeschnittene Schluchten durchwühlen dies Gelände, auch hat dichtes tropisches Gebüsch, das sich über das ganze Land hinzieht, seiner Erforschung vom Standpunkte des trassirenden Ingenieurs aus bisher recht grosse Schwierigkeiten bereitet.

Für die Aufsuchung der neuen Ueberlandlinie, die übrigens vorzugsweise dem engeren Landesverkehr dienen zu sollen scheint, war zuerst vorgeschrieben, dass die grössten Neigungen 1 : 33 sein sollten. Es erwies sich jedoch bald als unmöglich, hiermit auszukommen, wollte man die von der Regierung verlangte Linie über die Städte Escasú, La Garita, Grecia, Naraujo und San Ramon beibehalten. Das jetzige von der Regierung gutgeheissene Projekt weist daher wiederholt Neigungen von 1 : 12,5, ja auf einigen kurzen Strecken sogar von 1 : 8,5 auf. Hiernach ergab es sich als vortheilhaft, eine kombinirte Adhäsions- und Zahnradbahn für die Ausführung in Aussicht zu nehmen.

Die Linie durchschneidet die besten Kaffeeländereien von Costa-Rica. Die Verbindung dieser mit dem Atlantischen und Stillen Ozean, d. h. mit Limon und Punta Arenas, wird zukünftig gleich günstig sein. Der jährliche Aus- und Einfuhrverkehr wird auf 50 500 t geschätzt; die Güter werden hierbei auf der Eisenbahn durchschnittlich 90 km weit bewegt; den Lokalverkehr nimmt man zu 20 000 t mit einer durchschnittlichen Bewegung von 42 km an. Es sollen drei Güterzüge in jeder Richtung täglich laufen. Die Leistung der Lokomotiven auf einer Steigung von 1 : 12,5 ist zu 60 t bei 10 km Geschwindigkeit berechnet.

Die Regierung hat auf 25 Jahre hinaus die Baukosten des Unternehmens, die auf 3 360 000 ℳ veranschlagt sind, mit 5 % garantirt, ausserdem gibt sie zu diesem Zweck einen Streifen Landes von 300 000 qkm her.

Die bereits bestehende Eisenbahn von Limon nach San José mit einer Abzweigung nach Alajuela hat gleichfalls bei der Regierung, und zwar auf Anregung derselben, um die Konzession zum Bau einer Linie von der Hauptstadt San José aus nordwärts und um Gewährung eines Zuschusses von 420 000 ℳ nachgesucht. Diese Linie

würde das reiche San Carlosgebiet durchschneiden und bis an den zukünftigen Nicaraguakanal herangehen. Die Regierung soll ferner beabsichtigen, der vorgenannten Eisenbahngesellschaft zu Verbesserungen ihrer jetzt schon bestehenden Eisenbahn 420 000 ℳ zu kreditiren. Die San Carlosbahn wird für Costa-Rica sehr werthvoll sein; wahrscheinlich werden über diese Linie die Frachten ziemlich niedrig werden, da sie an den über 65 km kanalisirten San Carlosfluss anschliesst.

Von der Aufschliessung des San Carlosgebietes sowie des nach dem Stillen Meer gelegenen Berglandes, im Verein mit dem Vortheil einer durchgehenden Verbindung von Ozean zu Ozean, erwartet man einen lebhaften kommerziellen Aufschwung Costa-Ricas. Sein Kredit hat jetzt schon einen hohen Stand erreicht; die Staatseinnahmen übersteigen die Staatsausgaben; von den ständigen Unruhen und offenen Revolutionen der meisten anderen benachbarten Republiken hat Costa-Rica nichts verspürt, und viele Amerikaner und Engländer haben bereits Kaffeepflanzungen angekauft und ihren ständigen Wohnsitz dort genommen. Rs.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Schadensersatz wegen Ueberfahrens von Pferden, die sich von der Weide auf den Eisenbahndamm verlaufen hatten.

Entscheidungsgründe: Am Abend des 12. September 1889 wurden vier dem Kläger gehörige Pferde von einem Eisenbahnzuge auf der Strecke Simonsdorf-Tiegenhof überfahren und infolge davon getödtet. Kläger verlangt Ersatz des ihm hierdurch entstandenen Schadens von dem Beklagten, als dem Unternehmer der betreffenden Eisenbahn. Dem Klageantrage entsprechend hat das Landgericht auf Grund des § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Beklagten zur Zahlung von 1860 ℳ nebst 5 % Zinsen seit dem Tage des ersten Urtheils an den Kläger verurtheilt. Die hiergegen seitens des Beklagten eingelegte Berufung ist zurückgewiesen worden, und auch die nunmehr vorliegende Revision kann einen Erfolg nicht erzielen.

Dass der Schade, welchen Kläger an seinen Pferden erlitten hat, bei der Beförderung auf der vom Beklagten betriebenen Bahn entstanden ist, wird von der Revision nicht in Abrede gestellt. Danach konnte sich der Beklagte in Gemässheit des § 25 cit. von der Verpflichtung zum Schadensersatz nur durch den Beweis befreien, dass der Schade entweder durch die eigene Schuld des Klägers oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Ohne Gesetzesverletzung erachtet das Berufungsgericht den Beklagten nach beiden Richtungen für beweisfällig.

In Ansehung der Schuld des Klägers wird von der Revision die Feststellung vermisst, dass, nachdem die Pferde an jenem Abend auf den Weideplatz gebracht waren, die Pforte in der nach ihrer Konstruktion erforderlichen Weise geschlossen worden sei. Einer solchen Feststellung bedurfte es indessen nicht, da das Gericht nach dem Inhalte der Entscheidungsgründe annimmt, dass eine etwaige Unterlassung des Verschlusses der Gitterpforte nicht auf ein Versehen des Klägers selbst, sondern auf ein Versehen seines Knechtes zurückzuführen sein würde. Diese Annahme lässt sich rechtlich um so weniger beanstanden, als der Beklagte in den Vorinstanzen nicht so weit gegangen ist, zu behaupten, dass es Sache des Klägers gewesen wäre, allabendlich selbst den Verschluss der Gitterpforte zu besorgen oder doch zu überwachen. Wäre aber nur dem Knechte des Klägers ein für den Unfall kausales Versehen zur Last zu legen, so würde dadurch in Ermangelung einer „eigenen Schuld" des Klägers die Entschädigungspflicht des Beklagten nicht ausgeschlossen werden (Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 5 S. 232, Urtheil vom 23. Februar 1891 in Sachen Fiskus wider Gosen, VI. 242/90). Nun hatte allerdings der Beklagte auch eine eigene Schuld des Klägers darin finden wollen, dass derselbe weder einen besonderen Wächter für die Pferde angestellt, noch an der Gitterpforte bessere Verschlusseinrichtungen angebracht habe. Demgegenüber ist jedoch der Vorderrichter unter Würdigung der vorliegenden Umstände zu der Ueberzeugung gelangt, dass der Kläger mit den angebrachten Sicherungsvorrichtungen der Pflicht zur Vorsicht Genüge geleistet und zur Annahme eines besonderen Wächters wegen der damit verknüpften unverhältnissmässigen Ausgabe keinen Anlass gehabt hat. Wenn die Revision meint, es sei unerwogen geblieben, ob nicht die Ausgabe für einen Wächter durch die gänzliche Unterlassung des Aufbringens der Pferde auf den Weideplatz hätte vermieden werden können, so lässt sich hierauf der Vorwurf einer Verletzung des § 259 Civilprozessordnung oder einer sonstigen Prozessvorschrift nicht stützen. Denn die Gründe des Berufungsurtheils lassen darüber keinen Zweifel, dass das Gericht in dem Aufbringen der Pferde auf den Weideplatz unter den gegebenen Verhältnissen kein Verschulden des Klägers erblickt hat. Dies noch eingehender als geschehen zu motiviren, lag nach den Anführungen des Beklagten für die Vorinstanz kein Grund vor.

Bei der Verneinung eines unabwendbaren äusseren Zufalles geht sodann das Ober-Landesgericht davon aus, dass ein solcher Zufall dann nicht vorliegt, wenn die Abwendung des Schadens an sich möglich war und nur durch eine Handlung oder Unterlassung eines Bediensteten der Eisenbahn in Ausübung seines Dienstes verhindert worden ist, gleichviel ob schuldhafter Weise oder nicht. Diese Auffassung steht mit dem Wortlaute wie mit der erkennbaren Absicht des Gesetzes im Einklange und hat wiederholt die Billigung des Reichsgerichts gefunden, wobei zugleich mehrfach im Gegensatze zu den Ausführungen der Revision ausgesprochen worden ist, dass ein unabwendbarer äusserer Zufall oder, was gleichbedeutend, höhere Gewalt keineswegs schon dann anzunehmen ist, wenn bezüglich des entstandenen Schadens ein Verschulden des Eisenbahnunternehmers oder seiner Bediensteten nicht nachgewiesen werden kann. (Vergl. Entscheidungen in Civilsachen Band 1 S. 254, Band 14 S. 83, Band 19 S. 42, Band 21 S. 18 und Eger, Haftpflichtgesetz S. 116 bis 128.) Ueberdies wird vom Vorderrichter ein Verschulden der Bediensteten des Beklagten festgestellt. Freilich erklärt der Revisionskläger die Feststellung des Verschuldens und der darauf bezüglichen Thatsachen für gesetzverletzend (§ 516 Absatz 2 Nr. 3 Civil-Prozessordnung) und für ungenügend motivirt, allein ein prozessualer Verstoss ist hierbei nicht zu erkennen. Das Gericht zieht aus dem Beweisergebniss den Schluss, dass die Leiter des Eisenbahnzuges bei dem damaligen Mondscheine die auf dem Bahnkörper befindlichen Pferde des Klägers sehr wohl hätten erkennen können und müssen, und es erachtet ferner, unter Hinweis auf die mässige Fahrgeschwindigkeit bei Sekundärbahnzügen sowie auf das Zeugniss des Heizers für erwiesen, dass das Zugpersonal, falls die Bremsvorrichtung normal funktionirte, auch den Zug hätte zum Stehen bringen können. Ob das Zugpersonal die Thiere auch thatsächlich in solcher Entfernung erblickt hat, muss nach dem Gesagten unerheblich erscheinen, wenn nur die Wahrnehmung bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit möglich war.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Juli 1891 in Sachen H. w. Eisenbahnfiskus [Eisenbahn-Betriebsamt Danzig].)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Steinach-Irdning-Obertraun (Westliche Linie) wurde der Gesammtverkehr vom 14/2. bis 18/2. l. J. eingestellt.

Wien, am 19. Februar 1892. (356)

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Güterverkehr mit Italien, Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 19. Februar 1892. (357)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. März d. J. treten zu den Tarifheften I—IV der Abtheilungen A, C und F, zu den Tarifheften I und II der Abtheilungen B, D und E und zu dem Gütertarif für den Verkehr mit der Station Basel, Abtheilung G, sowie zu den Kohlenausnahmetarifen Hefte I—VI für den oben genannten Verband je ein Nachtrag in Kraft.

Dieselben enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), der Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Württembergischen Staatseisenbahnen, anderweite theilweise ermässigte, theilweise erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und der Hessischen Ludwigsbahn, Einbeziehung verschiedener Stationen in bestehende Ausnahmetarife, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Petroleum und Naphta von Mannheim nach Warburg, sowie sonstige zum Theil bereits früher bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Tarifkilometer und Frachtsätze noch bis zum 15. April 1892 in Gültigkeit.

Die in den Nachträgen zu den Tarifabtheilungen B und E enthaltene Bestimmung über die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 23 für Düngemittel usw. findet auch gleichzeitig Anwendung auf den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Reichseisenbahnen auch auf den Verkehr mit Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. III.)

Nr. 4. Jahrgang 1892. **Berlin**, am 27. Februar 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	AD	—	1	Kiste	leer	— 26	1	Kiel	K. E.-D. Altona	
2	A W	—	1	Sack	Lumpen	— 10	2	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
3	B M	—	1	—	Achsschenkel	— 13	3	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
4	B N	606	1	Pack	Maschinentheile	— 26	4	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	*)
5	C H	—	1	—	Thonröhre	— 14	5	Heidelberg	Badische Stsb.	
6	E G	1565	1	Kiste	Kleider	— —	6	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
7	E L	30	1	Ballen	?	— 27	7	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez.: Osnabrück.
8	E & S	10	1	Kiste	?	— 83,5	8	„	„	bez.: Leipzig Magdeb.Bhf.-Hamburg.
9	F	240	1	Bund	Rohr	— 23	9	Stelle	K. E.-D. Hannover	30/1. auf der Strecke gef.
10	F L P	6740	1	Kiste	leer	— 20	10	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	
11	F S	8013	1	Pack	Papier	— 20	11	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
12	G B	318	1	Sack	Sellerie	— 53	12	Eisenach	„	
13	H A W	2028	1	Ohmfass	leer	— 32	13	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
14	H H	2214	1	Fass	Margarine	— —	14	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
15	H K	—	1	„	leer	— 12,5	15	Horb	Württemberg. Stsb.	
16	J B	345	2	Kolli	Pflugschaare	— 3,5	16	Bardowiek	K. E.-D. Hannover	ab Harkorten.
17	L V B	—	1	—	Pflugschaar	— 3	17	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
18	L W	2973	1	Kiste	1. Cigarrenkistchen	— 49	18	Mannheim C.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wilmersdorf-Mainz.
19	M F	494	1	Fass	leer	— 6	19	Mainz	„	
20	P und	1 5553	1	Kiste	Ofenkacheln und 1 Ofenthür	22	20	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
21	P V	—	1	Pack	2 Körbe	— 7	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Ems-Mainz.
22	R	210	1	Bund	Besenstiele	— 14	22	Karlsruhe	Badische Stsb.	Mühlburg signirt.
23	S	963	1	Fass	Oel	— 226	23	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
24	S B	4488	1	„	leer	— 8,5	24	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	S H	—	1	Sack	Werg	— 5	25	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	
26	S T B	—	1	—	Schutzbrett	— —	26	Basel	„ Badische Stsb.	4,10 m lang.
27	St B G	66	1	Bierfass	leer	— 19	27	Karlsruhe	„	
28	S W	2107	1	Panister	Bleiweiss	— 7	28	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	v. Hanau.
29	V	—	2	Kolli	Ofentheile (eiserne Rohre mit angegossenen Ringen)	20	29	Hannover	K. E.-D. Hannover	
30	V M	3	1	Kübel	Schmierseife	— 13	30	Mannheim	Badische Stsb.	
31	W	—	1	Korb	?	— 30	31	Neumünster	K. E.-D. Altona	
32	Z F	23	1	Kiste	Würfelzucker	— 28	32	Pforzheim	Badische Stsb.	
B. Güter m. Adr. bez.:										
33	Hirschberg	—	1	Pack	Säcke	— 14	33	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
34	Jaumotte	—	1	Kolli	leere Körbe	— —	34	Villers-la-Ville	Grand Central Belge	
35	An das Kaiserlich Deutsche Konsulat in Pretoria	—	1	Kiste	?	— 164	35	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl.: Berlin H.-Hamburg 400 ℳ Werth. 14/2. 91.
36	Ronstorf	—	1	„	Orangen	— —	36	Bouchout	Grand Central Belge	

*) Bei Schuppenrevision; bezeichnet: Orig. Maschine „Germania“.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
37	—	10	1	—	Haut —	25	37	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	bez. Amre-Mainz.
38	—	7478	1	Fass	leer —	16	38	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
39		76485	1	Kiste	leer —	5,5	39	Herford	K. E.-D. Hannover	alte Bekleb. Herford-Frkfrt. a/M.
40	blauer Strich	—	2	—	4 eis. Stangen Steibeisen	23	40	Kl. Gnie	K. E.-D. Bromberg	
41	grüner Strich	—	1	Stück	Winkeleisen —	3	41	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
42	—	—	3	—	Achsen —	172	42	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
43	—	—	1	—	eis. Ambos —	24	43	„	„	
44	—	—	1	—	Aufsatz zum Schrank	—	44	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	—	—	4 / 45	—	neue / alte Bretter —	—	45	Heringen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	—	—	3	Stück	fichtene Bretter je 5,5 m lang	—	46	Szillen	K. E.-D. Bromberg	
47	—	—	25	„	kieferne Bretter versch. Länge von 2,5—5,5 m	320	47	Landsberg a/W.	„	
48	—	—	1	Korb	l. Flaschen —	36	48	Loxstedt	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
49	—	—	3	—	braun polirte Füsse von einem Spinde oder dergl.	1	49	Rüdersdorf	K. E.-D. Bromberg	
50	—	—	1	Glasballon	leer —	2	50	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
51	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	100	51	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
52	—	—	1	hölzerner Kasten	— —	58	52	Riesa	Sächsische Stsb.	
53	—	—	1	—	Kinderwagenrad —	1	53	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
54	—	—	1	Pack	14 Körbe —	30	54	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
55	—	—	1	—	schwache Krahnkette	—	55	Leinhausen Hauptwerkst.	K. E.-D. Hannover	*)
56	—	—	1	Kollo	Küchengeräth —	1	56	Bremen	„	b. Schuppen revision.
57	—	—	1	—	Kupferrohr —	1,5	57	Basel	Badische Stsb.	2,5 m lang.
58	—	—	1	Korb	Maischollen —	30	58	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
59	—	—	1	—	Maschinendreher —	1,5	59	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
60	—	—	2	Kolli	eis. Maschinentheile	2	60	Bremerhafen	„	b. Schuppen-revision.
61	—	—	2	—	Modelle —	25	61	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
62	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	—	62	Kiel	K. E.-D. Altona	
63	—	—	1	—	Pflugeisen —	3	63	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
64	—	—	3	Kolli	15 Stück Plätteisen (à Kollo 5 Stück)	37	64	Cadenberge	K. E.-D. Hannover	
65	—	—	1	—	birkener Stollen —	13	65	Riesa	Sächsische Stsb.	auf d. Strecke gefunden.
66	—	—	3	—	Telegraphenstangen	—	66	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	1 / 1	— / —	eisernes u. hölzernes Viehgitter	—	67	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
68	—	—	1	—	Wasserleitungsrohr	10	68	Lahr	Badische Stsb.	3,68 m lang, 2,5 cm Durchm.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1		—	3	Stück	leere Säcke —	2	1	Friedland i/B.	Oe.N.-W. u. S.-N.-D.V.	seit 17/1.
2	A T P	122	1	Sack	Reis —	110	2	Nimburg	„	„ 29/1.
3	C C	35	1	Ballen	Garn —	286	3	Königgrätz	„	„ 27/1.
4	F H	169	1	„	unbekannt —	40	4	Nimburg	„	„ 30/1.
5	G S	1694	1	Kiste	unbekannt —	83	5	Znaim	„	„ 29/1.
6	H S	4635	1	„	Zündhölzchen —	86	6	Iglau	„	28/1.
7	J A T	13535	1	„	unbekannt —	185	7	Gr. Wossek	„	„ 18/1.
8	M	—	1	Stück	Kottone —	7	8	Wien	„	„ 28/1.
9	P	—	1	Bund	Schaufeln —	518	9	Tannwald	„	„ 8/1.
		—	15	„	Nägel —					
		43/44	2	Kisten	? —					
		45	1	Pack	? —					
10	P M W	35	1	Kiste	leer —	45	10	Hohenelbe	„	„ 6/1.
11	R	—	20	Stück	Kottone —	191	11	Neupaka	„	„ 25/1.

*) 13 mm Gliederstärke an einem Ende mit Doppelhaken, sogen. Fasshaken, am anderen Ende mit Kloben u. Bolzen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
12	Julius Carov	1455	2	Kolli	Maschinentheile zur Schneidemaschine	24	12	Nimburg	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 30/1.
13	Iserthal	56	1	Pack	2 Stück Bürsten —	1	13	Königinhof	„	„ 24/1.
14	M. Hufnagel	—	7	Kannen	leer —	43	14	Hetzmannsdorf	„	„ 2/2.
15	A. Leist K K & C	104, 155, 212, 127, 425, 216, 169, 13, 234, 2858, 213	11	Fässer	leer —	250	15	Pulkau	„	„ 19/1.
16	—	884	1	Fass	leer —	4,5	16	Iglau	„	„ 17/1.
17	—	4674	1	Bund	Gussgeschirr —	14	17	Hohenelbe	„	„ 2/1.
18	—	22913 44/75 20/20 119,8	1	Stück	Kottone —	11	18	Hohenelbe	„	„ 24/1.
19	—	—	1	Ballen	unbekannt —	21	19	Wien	„	„ 22/1.
20	—	—	1	Stück	eiserne Cylinder-Riemscheibe	153	20	Wernstadt	„	„ 30/1.
21	—	—	26	„	Kottone —	—	21	Hohenelbe	„	„ 15/1.
22	—	—	1	Kollo	Doppelherzstück —	—	22	Turnau	„	„ 20/1.
23	—	—	2	Kolli	Eisen —	400	23	Reichenberg	„	„ 14/1.
24	—	—	2	Stück	eiserne Kurbeln —	7	24	Prag	„	„ 27/1.
25	—	—	2	„	Maschinentragfeder	17	25	Jedlersee	„	„ 27/1.
26	—	—	1	Sack	Mehl —	85	26	Tannwald	„	„ 20/1.
27	—	—	2	Kolli	gusseiserne Oefen —	24	27	Prag	„	„ 17/1.
28	—	—	1	Kollo	Schiene —	—	28	Turnau	„	„ 20/1.
29	—	—	1	Ballen	Wolle —	68	29	Wien	„	„ 8/1.
30	—	—	2	Stück	alte Zugsleinen —	3	30	Prag	„	„ 27/1.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Ferner kommt am 1. März d. J. ein neuer Tarif (Heft VII) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahnen zur Einführung, durch welchen der bisherige bezügliche Tarif vom 1. August 1884 aufgehoben wird.

Der letztgenannte Tarif und die obigen Tarifnachträge sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 21. Februar 1892. (358)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. März 1892 wird zu dem Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 der Nachtrag I herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze der Klassen 5, 6 und 7 (Eisen der Spezialtarife I, II und III) für die Station Dahlbruch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Frachtsätze der Klasse 9 (Blei und Zink etc.) für die Station Düren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), sowie Frachtsätze für Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl) und Kokosnussöl (neue Klasse 15). In die Klasse 6 (Eisen des Spezialtarifs II etc.) ist der Artikel „eiserne Unterlagsscheiben für Schrauben zum Schiffs- und Brückenbau" aufgenommen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Elberfeld, den 23. Februar 1892. (359)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 15. März d. J. kommt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarife für die direkte Beförderung von Holz vom 1. Dezember 1890 zur Einführung. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende März d. J. in Kraft.

Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 19. Februar 1892. (360)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinischer Nachbargüterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) Am 1. März d. J. erscheint:

1. je ein Nachtrag II, III bezw. V zu den Heften 1—5 des Gütertarifs für den oben genannten Güterverkehr;
2. je ein Nachtrag VI bezw. IX zu den Ausnahmetarifen B für den vorbezeichneten Kohlenverkehr.

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Eibelshausen, Frohnhausen, Niederdresselndorf, Norddeich, Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte), Strassebersbach und Wissenbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), Merchweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), ferner anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von Zeche Königsgrube, Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Aenderungen von Stationsbezeichnungen, sowie Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eibelshausen, Frohnhausen, Merchweiler, Norddeich, Strassebersbach und Wissenbach treten erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab in Kraft.

Köln, den 22. Februar 1892. (361)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokalgüterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. März d. J. erscheint der Nachtrag VII zum Lokalgütertarife (Theil II) vom 1. April 1890.

Derselbe enthält Tarifkilometer für die Stationen Eibelshausen, Frohnhausen, Niederdresselndorf, Norddeich, Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte), Strassebersbach und Wissenbach unseres Verwaltungsbezirks, ferner Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen von Stationsnamen und Bestimmungen unter II B, II D und II Fb des Haupttarifs, sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen für die Stationen Eibelshausen, Frohnhausen, Norddeich, Strassebersbach und Wissenbach treten erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage ab in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 22. Februar 1892. (362)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

In den im Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie im Staatsbahnverkehr Elberfeld-Hannover bestehenden Ausnahmetarif für „Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen" wird am 1. März 1892 die Station Bestwig-Nuttlar als Versandstation aufgenommen.

Elberfeld, den 22. Februar 1892. (363)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif. Am 1. März d. J. wird die Station Rückers-Reinerz in den für Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen- etc. Schlacken bestehenden Ausnahmetarif 9 des Binnengütertarifs als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 22. Februar 1892. (364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. ab kommen für die Beförderung von Giesserei-Roheisen bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für

einen Wagen und Frachtbrief im Verkehre von den Stationen Deutsch-Oth, Diedenhofen, Dommeldingen, Esch, Hagendingen, Hayingen, Maizières, Oettingen-Rümelingen, Rombach und Stieringen-Wendel nach Plagwitz-Lindenau, Sächs. Staatsb., die gleichen Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, welche im Nachtrag II zur Reichsbahn-Staatsbahntarife für Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsb., enthalten sind.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze geben die betheiligten Güterexpeditionen.

Dresden, am 19. Februar 1892. (365)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 25. Februar d. J. ab gelangt im Ausnahmetarif 4 (Stammholz) für Ludwigsthal-Grünhainichen ein Frachtsatz von 1,08 *M.* und im Ausnahmetarif 5 (Holz des Spezialtarifs III) für Eisenstein-Grünhainichen ein Frachtsatz von 0,95 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 19. Februar 1892. (366)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. März 1892 gelangt ein Tarif für die Beförderung von Soda, Schilf und Schilfrohr (auch Binsen), Bergkreide, Mineralwasser, Bier, Glas und Eicheln zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) einerseits und Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung.

München, den 20. Februar 1892. (367)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt zum **Niederländisch-Bayerischen Gütertarif** vom 1. Juni 1883 der Nachtrag XII zur Einführung, welcher Ausnahme-Frachtsätze für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben, sowie veränderte Frachtsätze für die Station Ymuiden enthält.

München, den 22. Februar 1892. (368)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene in den Verband aufgenommene Stationen, Ausnahme-Frachtsätze für gewöhnliche Seife zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern und für Braunkohlen-Darrsteine, Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften etc., Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Hannover, den 23. Februar 1892. (369)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau (mit Einschluss der Breslau-Warschauer Eisenbahn) und Magdeburg. Die in dem oben bezeichneten Verkehre mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau bestehenden Ausnahmetarife für Wegebaumaterialien und für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben treten am 1. März d. J. auch hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Gültigkeit.

Von dem gleichen Tage ab treten an Stelle der bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehre mit den beiden vorgenannten Stationen ermässigte Tarifsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 22. Februar 1892. (370)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Vom 1. März d. J. wird die zwischen Erkner und Fürstenwalde gelegene Haltestelle Hangelsberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung O.-S. Steinkohlen etc. in den Anhang zum Staatsbahngütertarif Breslau-Berlin aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen Auskunft unser Verkehrsbüreau und die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 24. Februar 1892. (371)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. März d. J. ab werden auf der Haltestelle Wolenice (zwischen Krotoschin und Koschmin) auch Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 24. Februar 1892. (372)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehr Elberfeld-Altona. Am 1. März 1892 wird zu dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 der Nachtrag III herausgegeben, welcher von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen ist.

Die durch eine Entfernungsberichtigung bedingten geringfügigen Tariferhöhungen im Verkehr zwischen Mettmann und Ludwigslust treten erst am 15. April 1892 in Kraft.

Elberfeld, 24/2. 92. (373)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Ceresinsendungen Mährisch-Ostrau—Paris. Mit Gültigkeit vom 10. März 1892 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892 werden für Ceresinsendungen folgende Frachtsätze eingeführt:

von Mähr.-Ostrau, Station der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach	Bei Frachtzahlung pro Wagen und Frachtbrief für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	Francs	Gold für 1 000 kg
Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn		
oder umgekehrt	116,55	107,45

Wien, am 16. Februar 1892. (374)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von
A. 336 Personenwagen und
30 Güterzuggepäckwagen,
B. 871 Stück Wagenradsätzen,
C. 1 708 „ Tragfedern } für Wagen,
1 830 „ Spiralfedern }
soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben, soweit die Zeichnungen nicht Normalzeichnungen sind, gegen gebührenfreie Einsendung von 7,50 *M.* für A, von 1,50 *M.* für B und von 1 *M.* für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“

versehen zu dem auf

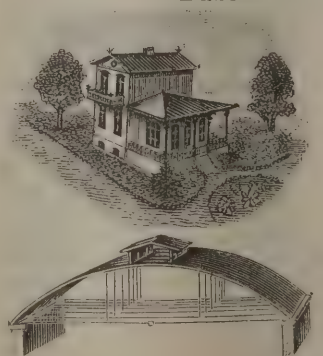
Mittwoch, den 9. März d. J., Vormittags 11 Uhr für die Wagen, Vormittags 12 Uhr für die Radsätze und Vormittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 22. Februar 1892. (375)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen

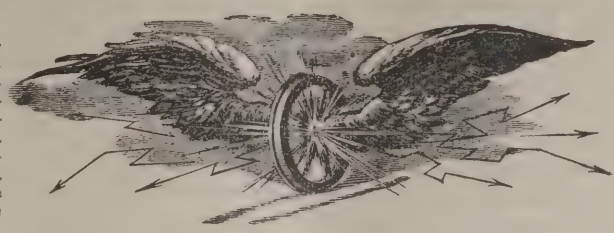


E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 18. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. März 1892.

Inhalt:

Die Benutzung d. Eisenbahnen für taktische Zwecke.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Januar d. J.
Aus dem Sächsischen Landtage.
Vorarbeiten.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.
Berliner Stadt- und Ringbahn und Berliner Vorortverkehr.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Pfälzische Bahnen.
Aushang-Fahrpläne.
Gesetzentwurf über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs.
Berliner Strassenbahnen.
Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.
Kontinental-Pferdeeisenbahn-G.
Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.
Der Oder-Spreekanal.
Aus dem Preuss. Landtage. (Schluss.)
Aus England:
Die Verhältnisse der Metropolitan-Distriktbahn.
Gesetzesvorlagen Engl. Eisenbahngesellschaften für 1892.
Aus Nordamerika:
Eisenbahnprojekte für die Chicagoer Weltausstellung.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 12/11. 1891.
Todtenschau:
Geheimer Oberbaurath a. D. Eduard Wiebe †.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Benutzung der Eisenbahnen für taktische Zwecke.

Eine kriegsgeschichtliche Eisenbahnstudie.

Von Miles Ferrarius.

Unser Jahrhundert der Erfindungen hat in den Eisenbahnen vornehmlich den Heerführern der Neuzeit eines der mächtigsten Werkzeuge und Mittel an die Hand gegeben, den trennenden Raum, das Haupthinderniss des Zusammenwirkens der Streitkräfte, zu überwinden und die letzteren in richtiger Benutzung der Eisenbahnen von den Fesseln der Körperlichkeit zu befreien. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die gesammte Bewegung der Heere wird heutzutage von allen Staaten sowohl in der Organisation ihrer Heere, als in der strategischen Ausbildung und Vervollkommnung ihrer Eisenbahnnetze und Betriebsmittel entsprechend gewürdigt und die Eisenbahnen selbst werden von uns als ein vornehmliches Kriegsführungsmittel, wenn nicht gar als ein Stück Truppe selbst, betrachtet.

In meiner Schrift: „Die Eisenbahnen und die Kriegführung". Eine politisch-militärische Studie, Hamburg 1890, habe ich die Leistungen und Erfahrungen auf diesem Gebiete, wie sie die Feldzüge von 1866, 1870/71 und 1877/78 aufweisen, zu würdigen versucht und in einer weiteren Abhandlung „Die Eisenbahnwehrkräfte in den Europäischen Grossstaaten" (Grenzboten, Jahrgang 1891, Heft 52) die Entwickelung des militärischen Eisenbahnwesens in den letzten 20 Jahren darzustellen unternommen.

In nachstehendem habe ich mir die Aufgabe gestellt, die Frage zu erörtern, ob die Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Kriegsführungsmittel vornehmlich strategischen Zwecken zu dienen bestimmt sind und die Benutzung derselben nicht auch für rein taktische Zwecke sich als angängig und zweckmässig erwiesen hat. Der verdienstvolle Verfasser der „Allgemeinen Lehre von der Truppenführung im Kriege", Oberst Meckel, schreibt:

„Man unterscheidet eine höhere und eine niedere Truppenführung im Kriege. Erstere ruht in den Händen derjenigen Befehlshaber, welche einen gemischten, für selbständige Thätigkeit organisirten Heereskörper oder mehrere derselben kommandiren. Innerhalb der selbständigen Heerestheile (Divisionen) bewegt sich die niedere Truppenführung. Die Begriffe „Taktik" und „niedere Truppenführung" fallen nicht ganz zusammen. Die Lehre der Taktik bezieht sich auf jegliche Truppenverwendung im und zum Gefecht, sie sieht dabei von der Grösse der zur Verfügung stehenden Streitkräfte ab".

In diesem Sinne würde bei den nachstehenden Ausführungen auch der Begriff der „taktischen Verwendung der Eisenbahnen" zweckmässig zu Grunde zu legen sein.

Die Frage über die Bestimmung der Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Kriegführungsmittel hat u. a. der Major im Sächsischen Generalstabe v. Broizem in dem Vortrage: „Eine

Schlacht der Zukunft“ (Dresden, 1890, bei Wilh. Baensch) behandelt. Er kommt zu dem Ergebniss, dass Truppentransporte zur Schlacht, etwa von einem Flügel der Schlachtlinie zum andern, auch wenn da gerade eine Bahnverbindung vorhanden, wohl überhaupt nicht vorkommen dürften; daher kämen die Verbesserungen, welche in den letzten Jahren alle grossen Armeen durch Organisirung zahlreicher Eisenbahntruppen für die Verwendung auf dem Kriegsschauplatze erstrebt haben, lediglich den Verhältnissen hinter der Front zu gute; für den Kampf selbst kämen sie nicht in Betracht.

Zu wesentlich anderem Ergebnisse gelangt Meckel (vergl. a. a. O. S. 23), welcher zwar auch annimmt, dass eine Benutzung der Eisenbahnen für taktische Zwecke, d. h. bis auf das Gefechtsfeld selbst, selten möglich sein werde. Er stützt sich hierbei vorzugsweise darauf, dass das an bestimmte Orte gebundene Ein- und Ausladen zeitraubend sei, die Truppenverbände zerrissen würden und vorzugsweise die Gefährdung der Bahnstrecke selbst in der unmittelbaren Nähe des Feindes ein schwer zu beseitigendes Hinderniss sei. Er meint, dass die Eisenbahnen in der Nähe des Feindes und der Gefechtsfelder auch meist zerstört sein würden. Immerhin hält er aber eine Benutzung der Eisenbahnen für taktische Zwecke bei der Vertheidigung ausgedehnter Stellungen im Gebirge, an grossen Strömen, an Meeresküsten für möglich. Im Festungskriege, besonders beim Kampfe um grosse befestigte Lager, welche mit einer Ringbahn versehen sind, könne, wie die Vertheidigung von Paris beweist, eine taktische Verwendung stattfinden.

Meckel gibt indess andererseits auf S. 162 a. a. O. in seinen Betrachtungen über Nachtmärsche und Beschleunigung der Märsche zu, dass die Beförderung von Infanterie, welche früher in grösserem Maassstabe auf Landfuhrwerk nur in gesicherter Gegend möglich war, beim Wechsel des Kriegsschauplatzes heutzutage durch die Eisenbahnen bewerkstelligt werde. Da, wie aus vorstehendem zu ersehen, die Ansichten dieser und anderer militärischer Fachmänner über die vorliegende Frage auseinandergehen, so wird es sich empfehlen, die praktischen Erfahrungen auf diesem Gebiete eingehend zu Rathe zu ziehen.

Bewegung und Kampf werden heute noch immer nach den Vorgängen der Feldzüge von 1866, 1870/71 beurtheilt, da der Russisch-Türkische Krieg von 1877/78 unter ganz aussergewöhnlichen Verhältnissen stattgefunden hat; erinnert doch das lange Ausharren in festen Stellungen, verbunden mit Unternehmungen gegen die rückwärtigen Verbindungen des Gegners, wie ein militärischer Schriftsteller meint, an die Zeit des 7jährigen Krieges. Der Krieg von 1866 hat im allgemeinen keine besonderen Gelegenheiten gegeben, die Eisenbahnen für taktische Zwecke nutzbar zu machen. Um so mehr aber der Feldzug von 1870/71.

Das Generalstabswerk (Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71. Redigirt von der kriegsgeschichtlichen Abtheilung des Grossen Generalstabes Th. II, S. 1341) spricht sich hierüber folgendermaassen aus:

„Die Anforderungen, welche an die Eisenbahnbehörden gestellt wurden, waren sehr bedeutende. Verpflegung, Ersatz an Mannschaft und Ausrüstung, sowie ungeheure Massen Belagerungsmaterial mussten heran-, Verwundete, Kranke und Gefangene zurückgeschafft werden. Auch wurde es im Verlaufe des Feldzuges mehrfach erforderlich, grössere Truppenkörper von einem Theile des Kriegsschauplatzes auf den anderen zu befördern. Dabei blieb die Leistungsfähigkeit der Linien stets eine beschränkte, weil dieselben an einzelnen Stellen nur eingeleisig hatten hergestellt werden können.“

Die Redaktoren des Generalstabswerkes stellen also fest, dass es mehrfach erforderlich geworden ist, grössere Truppenkörper von einem Gefechtsfelde zum andern zu befördern, mithin die Eisenbahnen taktisch zu verwenden.

Wir wollen nun die einzelnen Vorkommnisse in dem genannten Feldzuge etwas näher beleuchten.

Gleich im Anfange des Feldzuges fand eine taktische Verwendung der Eisenbahnen dadurch statt, dass am 6. August zur Schlacht von Spicheren aus Neunkirchen und St. Wendel 3 Bataillone des 12. Regiments und 1 Bataillon des 20. Regiments direkt auf das Gefechtsfeld mit der Eisenbahn herangezogen wurden. Nach dem Zeugniss der Geschichtsschreiber des Feldzuges konnte das erstgenannte Regiment sofort aus den Eisenbahnwagen in die Schlacht geführt werden und dadurch einen hervorragenden Antheil an der siegreichen Entscheidung nehmen. (Vergl. Generalstabswerk Th. I, Bd. 1, S. 215 u. fl. und S. 306 und 332.) — Ein ähnlicher Vorgang hat sich bereits im Italienischen Kriege in der Schlacht bei Solferino am 24. Juni 1859 ereignet.

Die 4. leichte Batterie des I. Armeekorps, welche im Anfange des Feldzuges von Königsberg mit der Eisenbahn bei Neunkirchen ausgeschifft werden sollte, entschloss sich an genannter Station zur Weiterfahrt und erreichte dadurch um 6¼ Uhr das Schlachtfeld. Ende Juli waren zum Schutze der Deutschen Küsten die 12. Infanteriedivision bei Hamburg, die 2. Landwehrdivision bei Bremen, die Gardelandwehrdivision bei Hannover und etwas später die 1. Landwehrdivision bei Wismar und Lübeck versammelt. Nach dem Generalstabswerk (Th. I, S. 119) erfolgte die Dislokation der genannten Divisionen derart, dass spätestens 12 Stunden nach Eingang des Befehles die letzten Abtheilungen derselben mit der Bahn in Bewegung gesetzt werden konnten.

Von ganz besonderer Bedeutung für den Erfolg des Feldzuges erwiesen sich die Eisenbahnen aber während der Bewegungen im Norden nach der Besetzung von Rouen bis Ende Dezember.

Als die I. Armee die Cernirung von Paris sowohl gegen die bei Cherbourg als auch gegen die bei den nördlichen Festungen versammelten Französischen Streitkräfte zu sichern hatte und mit ihren schwachen Truppen Rouen, Amiens und die Linie an der Somme decken musste, konnten durch die Inbetriebsetzung der Linie Rouen-Amiens und Amiens-Creil-Gonesse die bisher getrennten Flügel der I. Armee sich gegenseitig rechtzeitig unterstützen und eine ausschlaggebende Verbindung zwischen der I. und der Maasarmee ermöglichen. (Vergl. Graf Wartensleben, Operationen der I. Armee, S. 76 u. ff.)

Die Entscheidung des Krieges im Norden lag offenbar auf dem rechten Flügel der I. Armee; die bei Paris augenscheinlich herannahende Krisis liess vermuthen, dass Faidherbe, welchem beträchtliche Verstärkungen auf dem Seewege zugeführt wurden, binnen kurzem unter Aufbietung aller Kräfte wieder zum Angriffe vorgehen würde.

Hierdurch war der Entschluss gerechtfertigt, die Truppen bei Rouen, wo die Operationen nur eine nebensächliche Bedeutung hatten, bis auf eine starke Division wieder zu vermindern und die dadurch verfügbar werdenden Streitmittel nach der Somme heranzuziehen, selbst auf die Gefahr hin, die Stellung bei Rouen zeitweise aufgeben zu müssen. (Vergl. Generalstabswerk Th. II, S. 1005.)

Von der Annäherung der I. Armee scheint der Feind bei Rouen nichts gewusst zu haben, da man nach Französischen Zeitungen den plötzlichen Aufbruch der I. Armee nach der Somme mit Ereignissen bei Paris in Verbindung brachte und der Meinung war, dass sie zur Unterstützung der Cernirungsarmee dorthin gezogen sei. In der That überraschte die I. Armee bei ihrem Erscheinen die feindlichen Abtheilungen vollständig. (Vergl. Die Operationen der Deutschen Heere von der Schlacht bei Sedan bis zum Ende des Krieges. Von W. Blume, Major im Grossen Generalstabe, S. 98 u. 206.)

Die 15 Meilen lange Bahn Rouen-Amiens, auf welcher sich gleich der Mangel an Betriebsmaterial in empfindlicher Weise fühlbar machte, musste so zum Hin- und Herschieben von Truppen in täglich 3 Zügen nach dem jeweilig bedrohten Punkte dienen. Diese Uebelstände und Schwierigkeiten haben indess das Gelingen der Pläne im Norden nicht zu vereiteln vermocht und ungeachtet derselben ist die Einschliessung der

Hauptstadt des feindlichen Landes gegen Norden gesichert worden.

Das ganze nördliche Bahnnetz stand auf diese Weise gleichmässig der I. und der Maasarmee zur Verfügung, während die III. Armee nach wie vor die Hauptlinie Nancy-Epernay nach Nanteuil s. M. und vom 23. November bis Lagny und Challes ausnutzte.

Eine weniger glücklichere Rolle haben indess die Eisenbahnen in ihrer taktischen Verwendung zur Verstärkung der Nordarmee für die bevorstehende Schlacht bei St. Quentin am 19. Januar 1871 gespielt.

General v. Göben*), welchem aus dem Grossen Hauptquartier die Mittheilung zugegangen war, dass das XIII. Armeekorps von Alençon nach Rouen rücken und dass also noch mehr Truppen von dort nach der Somme herangezogen werden könnten, befahl, sofort 3 Bataillone und 1 Batterie von Rouen auf der Eisenbahn nach Amiens zu befördern, wogegen die Besatzung des letzteren Ortes in Eilmärschen nach Ham herangezogen wurde. Die Maasarmee erhielt vom Grossen Hauptquartier den Befehl, 1 Brigade mit 1 Batterie dem General von Göben zur Verfügung zu stellen; der Eisenbahntransport dieser Brigade von Gonesse nach Tergnier bei La Fère sollte am 17. Januar früh beginnen. Der Mangel an Betriebsmaterial wie die Schwierigkeit der Verladung selbst brachten indess eine solche Verzögerung herbei, dass das 1. Bataillon statt am 17. Januar erst am 18. Vormittags 10 Uhr abfahren konnte und das letzte Bataillon nicht vor Nachmittag des 19. Januar (am Schlachttage) in Gonesse zur Verladung gelangte. In der That hat denn auch nur 1 Bataillon der 16. Brigade an dem entscheidenden Kampfe theilnehmen können; nur das Regiment 85 gelangte zur Verwendung in der Schlacht, vier Bataillone trafen überhaupt nur in Tergnier ein, die übrigen Transporte wurden am 20. Januar früh angehalten und nach Gonesse wieder zurückgeleitet. (v. Schell, Operationen S. 106 und 153).

Nachdem wir somit unsere geschichtlichen Betrachtungen über die Verwendung der Bahnen seitens der Deutschen Truppenführung erschöpft haben, wollen wir nicht unterlassen, auch auf die Erfahrungen, welche im feindlichen Lager in dieser Hinsicht gemacht worden sind, kurz hinzuweisen.

Die Franzosen führten während des Feldzuges an der Loire in 2 Tagen (am 27. und 28. Oktober 1870) im ganzen 28 000 Mann Infanterie des XV. Armeekorps von Salbris in der Sologne über Vierzon und Tours nach Mer bei Blois und Vendôme vom linken auf das rechte Loire-Ufer über, ohne dass diese Truppenverschiebung von unseren Truppen irgendwie bemerkt worden wäre.

Im November wurden 40 000 Mann aller drei Waffen unter General Crouzat in 88 Eisenbahnzügen von Besançon nach Gien an der Loire in 3 Tagen geführt. Im Loirefeldzug sind Militärzüge sogar zeitweise mit 10 Minuten Zeitabstand auf einander gefolgt.

Der Versuch, gegen Ende Dezember die Armee des Generals Bourbaki von der oberen Loire ins Doubsthal mit der Eisenbahn zu führen, ist indessen an dem Zusammenströmen von Truppen, Munitions- und Proviantransporten und insbesondere daran gescheitert, dass die kleinen Bahnhöfe an der eingeleisigen Bahn längs des oberen Doubs das Ausladen sehr erschwerten und die Anlage von Nothgeleisen und Seitensträngen in dem engen Thale in der Eile nicht möglich war. (Vergl. Baron Ernouf: Histoire des chemins de fer français pendant la guerre franco-prussienne. Paris 1874. Librairie générale.)

Wenn wir die vorstehenden kriegsgeschichtlichen Erfahrungen kurz zusammenfassen, so gelangen wir zu folgendem Ergebnisse:

Die Beförderung von 6 Bataillonen von Rouen nach Amiens zur Schlacht an der Hallue (23. Dezember), von 3 Bataillonen von Amiens nach Rouen zur Unterstützung der 1. Division (31. Dezember), von 12 Bataillonen und 5 Batterien des I. Armeekorps von Rouen nach Amiens zur Versammlung der I. Armee zeigen deutlich, wie sehr eine geschickte und energische Ausnutzung eines Bahnnetzes zu taktischen Zwecken allein der Defensive zu gute kommt, indem sie die Kräfte des Vertheidigers vervielfältigt und ihn in den Stand setzt, einen unverhältnissmässig grossen Raum zu beherrschen. Die Deutsche Heeresleitung hat von diesen ihr zu Gebote stehenden Mitteln in der That einen so durchgreifenden Gebrauch gemacht, wie er nur irgend denkbar war und damit die Voraussetzungen zu einem Massenerfolge geschaffen, der ohne die Benutzung und Mitwirkuug dieser Bahnstrecken unerreichbar gewesen wäre. (Vgl. v. Schell, Operationen der I. Armee unter General v. Göben S. 106 und 153. Generalstabswerk Th. I, S. 119.)

Auf der anderen Seite zeigt aber die Beförderung der 16. Infanteriebrigade von Gonesse nach Tergnier zur Schlacht bei St. Quentin und die Beförderung der Bourbaki'schen Armee von der oberen Loire ins Doubsthal zur Genüge, wie gefährlich unter Umständen die taktische Verwendung der Eisenbahnen bei den Operationen selbst werden kann.

Aus den Erfahrungen, die nach vorstehendem in dem Feldzuge 1870/71 gemacht worden sind, geht zunächst hervor, dass eine rechtzeitige Unterstützung getrennter Flügel einer Armee, welche eine grössere Machtentfaltung zu einem Hauptschlage ermöglichen soll, nur dann durch eine taktische Verwendung der zu Gebote stehenden Bahnwege möglich ist, wenn die Gefahr einer Störung der Truppentransporte auf der Bahn selbst gänzlich ausgeschlossen ist. Eine zweite Erfahrung, die sich aus der Geschichte des Feldzuges ergibt, lehrt, dass zu einer solchen Verwendung der Bahnwege vor allen Dingen die zu benutzenden Strecken mit genügenden Betriebsmitteln, hinreichenden Ausweich- und Ladegeleisen und Rampen usw. versehen sein müssen. Ohne diese Voraussetzungen ist eine Benutzung der Bahnen in Feindesland und sogar im eigenen Lande geradezu ein Unding.

Diese Eigenschaften und Voraussetzungen können selbstverständlich nur von den an Ort und Stelle befindlichen Truppenführern auf Grund eigener Wahrnehmung geprüft werden und werden daher aller Wahrscheinlichkeit nach wohl die Fälle einer taktischen Benutzung der Eisenbahnen in einem zukünftigen Kriege immer seltener werden.

Nach Ausbruch eines Krieges werden Truppenreisen auf der Eisenbahn immerhin grossen Schwierigkeiten begegnen müssen. Naturgemäss sind ja die Linien, welche das Land mit der Armee in Verbindung halten, erheblich in Anspruch genommen und das Personal selbst sehr geschwächt. Nur geringe Schwierigkeiten werden der Heranziehung von Verstärkungen, Munition, Proviant begegnen; ungleich grössere indess werden den Bahnbewegungen hinter oder auf den Fronten, in welchen die Heere stehen, entgegentreten. Bei der heutigen Schnelligkeit, mit welcher auf den Schienenwegen in verhältnissmässig kurzer Zeit grosse Strecken zurückgelegt werden können, kommen indess Umwege weniger in Betracht und wird man daher immerhin auf entfernteren Strecken mit der Benutzung freier und genügend ausgerüsteter Bahnlinien zu taktischen Zwecken rechnen dürfen und dies namentlich bei der Defensive auf eigenem Boden.

Nach den gemachten Erfahrungen wird man aber bei der Offensive im feindlichen Lande an grössere Truppenversetzungen nicht denken können.

Mögen auch die Grundsätze der heutigen Kriegführung die schnellste Entscheidung fordern und ein Krieg der Zukunft das Bild der grossartigsten Völkerversetzung darbieten, so bleibt es immerhin sehr wahrscheinlich, dass die kämpfenden Theile im Verhältnisse zu dem ihnen verfügbaren Raum nur wenig von der Stelle rücken und dass ein Krieg der Zukunft von dem Element der Beweglichkeit, welches unseren letzten

*) Vergl. Graf Moltke, Geschichte des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71. Gesammelte Schriften. 3. Band. S. 313 und 317 u. ff.

Feldzügen so sehr zu eigen war, viel verlieren muss. (Vergl. Das Volk in Waffen, von Oberst von der Goltz. Berlin 1890. S. 145.)

Wenn der Verfasser meint, dass selbst die höchsten Befehlshaber über das Entstehen der taktischen Entscheidung in der Zukunft eine geringe Macht haben würden und dies ein sehr erschwerendes Moment der neueren Kriegführung darstelle, so wird er wenigstens in Bezug auf die taktische Verwendung der Eisenbahnen in einem Kriege der Zukunft allem Anscheine nach Recht behalten.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 424 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll der am 20./21. Januar d. J. in Hannover abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung soll am 18. Mai d. J. in Landeck in Tirol stattfinden) (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 484 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Herbeiführung der Uebereinstimmung zwischen den Feststellungen in § 6 der Anlage I zum Vereins-Wagen-Uebereinkommen und jenen in § 131 der Technischen Vereinbarungen über die Kuppelungs-Vorrichtungen der Wagen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 485 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 486 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend 1. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereins-Wagen-Uebereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den Technischen Vereinbarungen eingeführten neuen Bestimmungen über die Breiten- und Höhenmaasse der Güterwagen, und 2. Ergänzung des Vereins-Wagen-Uebereinkommens durch Bestimmungen, betreffend die Uebergangsfähigkeit fremder Wagen (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 572 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 600 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereins-Satzungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 6. Februar d. J. in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 21. Mai d. J. in Innsbruck stattfinden) (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 657 vom 27. v. Mts. an die Mitglieder des Unter-Ausschusses für die Vereins-Satzungen, betreffend Einladung zu der am 11. d. Mts. in Dresden anberaumten Sitzung (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der „Reichsanzeiger" berichtet: Dem Bundesrath ist der im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeitete Entwurf eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst einer erläuternden Denkschrift zugegangen. Nachdem das Reglement vom Jahre 1874, welches dadurch ersetzt werden soll, schon vielfach einzelne, den Bedürfnissen des Verkehrs angepasste Aenderungen erfahren hatte, ist jetzt eine umfassende Umarbeitung durch die in Aussicht stehende Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr veranlasst worden. Dieser Staatsvertrag konnte sich grundsätzlich nicht auf das innere Recht erstrecken, auch ist anzuerkennen, dass die Bedürfnisse des inneren und des internationalen Verkehrs gewisse Verschiedenheiten zeigen; es liegt aber im Interesse des Publikums wie der Eisenbahnen, die wesentlichen Bestimmungen für beide Arten des Verkehrs, so weit nicht innere Gründe für eine Verschiedenartigkeit bestehen, möglichst gleichförmig zu gestalten, insbesondere manche Erleichterungen, welche das internationale Uebereinkommen gewährt, auf den inneren Verkehr zu übertragen. Da das neue internationale Recht, abgesehen von verschiedenen dem Publikum günstigeren Bestimmungen, zum grössten Theil dem bei uns geltenden Recht nachgebildet ist und nur in wenigen minder erheblichen Punkten davon abweicht, so ist diese Uebertragung angängig auch ohne eine gleichzeitige Revision des Handelsgesetzbuches, die daher späterer Zeit vorbehalten bleiben kann; es genügt zur Herstellung jener wesentlichen Gleichförmigkeit der Vorschriften für den inneren mit denen für den internationalen Verkehr, wenn das innere Betriebsreglement auf der Grundlage des Berner Uebereinkommens umgestaltet wird. Die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von lebenden Thieren, sogenanntem Expressgut usw. ist bekanntlich nicht Gegenstand des internationalen Uebereinkommens. Indessen haben auch in dieser Hinsicht theils die analoge Anwendung der Grundsätze des Berner Uebereinkommens, theils die Erfahrungen der letzten 17 Jahre zu mannigfachen Verbesserungen Anlass gegeben.

Bei der Umarbeitung ist ferner darauf Bedacht genommen worden, Fremdwörter durch gleichbedeutende Deutsche Ausdrücke zu ersetzen, soweit dies möglich war, ohne die Gleichförmigkeit mit dem internationalen Uebereinkommen zu gefährden; auch steht zur Erwägung, ob für das Betriebsreglement selbst künftig die Bezeichnung „Verkehrsordnung" anzunehmen sein wird.

Das bisherige Betriebsreglement war mit dem in Oesterreich und Ungarn geltenden nahezu gleichlautend. Die beiden Reiche, deren Handelsgesetzgebung dieselbe ist, haben ein gleiches Interesse, dass auch die Uebereinstimmung ihrer Eisenbahn-Betriebsreglements erhalten bleibt. Es haben deshalb im Laufe des letzten Jahres Verhandlungen mit der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung stattgefunden, um die beiderseitigen neuen Betriebsreglements möglichst gleichlautend zu fassen. Der dem Bundesrath vorgelegte Entwurf beruht auf dem Ergebnisse dieser Berathungen.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Januar d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 043,65 km, folgendes: Im Monat Januar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 19 131 958 ℳ. oder 1 518 610 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 526 ℳ. oder 7,35 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 58 660 010 ℳ. oder 893 083 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 588 ℳ. oder 2,52 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 233 444 937 ℳ. oder 10 696 700 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 983 ℳ. oder 3,17 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 578 207 662 ℳ. oder 21 787 825 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19 442 ℳ. oder 2,30 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 3 577 922 ℳ. oder 213 309 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 518 ℳ. oder 6,15 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 8 431 788 ℳ. oder 45 761 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 210 ℳ. oder 0,66 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Januar d. J. die Strecke Lublinitz-Herby, 16,43 km (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau), am 4. Januar die Strecken Altkirch-Pfirt, 21,97 km, Saarburg-Alberschweiler, 16,27 km, und Hayingen-Algringen, 4,45 km (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen).

Aus dem Sächsischen Landtage.

Die zweite Kammer berieth, wie das „Dr. J." berichtet, in ihrer Sitzung vom 22. Februar d. J. die Vorlage wegen Erbauung mehrerer Sekundärbahnstrecken, über die namens der Finanzdeputation B Abg. Schickert Bericht erstattet hatte. Die Deputation beantragte in ihrer Mehrheit bezw. einstimmig die Ausführung der 4 vorgeschlagenen Bahnlinien, doch wurde von den Abgg. Wehner und Kockel die Ablehnung der Ausführung der Chemnitzthalbahn, von dem Abg. Wehner auch

die Ablehnung der Linie Reichenbach-Ober-Reichenbach-Mylau empfohlen. Nach längerer Debatte wurde der Bau der Chemnitzthalbahn abgelehnt, derjenige der Linien Olbernhau-Neuhausen und Pirna-Dohma-Grosscotta genehmigt und darauf die weitere Berathung vertagt.

Vorarbeiten.

Der Prignitzer Eisenbahngesellschaft zu Perleberg ist bezüglich einer Eisenbahn von der Station Gr.-Pankow nach Putlitz und der Stadtgemeinde Pritzwalk hinsichtlich einer Eisenbahn von Pritzwalk nach Putlitz die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten ertheilt worden.

Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Februar d. J. ist der an der Bahnstrecke Herford-Detmold belegene Haltepunkt Nienhagen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif.

Dem Bundesrath ist vom Reichskanzler eine Denkschrift, betreffend das Schema für den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, mit dem Ersuchen vorgelegt worden, die Berathung derselben thunlichst zu beschleunigen, um die Einführung der beabsichtigten Einrichtung zum 1. April d. J. zu ermöglichen.

Dem Vernehmen nach soll es sich um eine Abänderung des Schemas nach der Richtung handeln, dass ihm ein Spezialtarif für bestimmte Stückgüter eingefügt werde.

Berliner Stadt- und Ringbahn und Berliner Vorortverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zu den Preistafeln des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr, gültig vom 1. Oktober 1891, der Nachtrag I in Kraft, welcher zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen der bisherigen Preise sowie die innerhalb des Berliner Vorortverkehrs bestehenden Preise für Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten enthält.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde der Bau einer Zweigbahn nach Regenwalde beschlossen. Die dazu erforderlichen Geldmittel sollen im Wege einer Anleihe beschafft werden und wurden die Gesellschaftsorgane ermächtigt, für den Bau und für Zahlung einer schwebenden Schuld eine Anleihe bis zum Höchstbetrage von 1 050 000 ℳ zu erwirken.

Pfälzische Bahnen.

Die Bayerische Kammer der Abgeordneten genehmigte ein Gesetz, durch welches die Regierung ermächtigt wird, eine 4 % Zinsgarantie für die von den Pfälzischen Bahnen zu verausgabenden 7 889 000 ℳ in Obligationen bis Ende 1904 zu übernehmen.

Aushang-Fahrpläne.

In den Aushang-Fahrplänen der Eisenbahnen bestehen hinsichtlich der Art der Zusammenstellung, der angewendeten Zeichen usw. noch Verschiedenheiten, wodurch den Reisenden die Orientirung erschwert wird. Um in dieser Beziehung eine Uebereinstimmung herbeizuführen, haben kürzlich im Reichs-Eisenbahnamt Verhandlungen mit Vertretern der meistbetheiligten Bundesregierungen stattgefunden, in denen über die Grundsätze berathen worden ist, die demnächst bei der Aufstellung der Aushang-Fahrpläne allgemein zur Anwendung kommen sollen.

Gesetzentwurf über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs.

In der am 23. Februar d. J. begonnenen zweiten Lesung des Gesetzentwurfs über das Telegraphenwesen nahm der Reichstag die Kommissionsanträge in folgender Fassung an:

§ 1. Das Recht, Telegraphenanlagen für die Vermittelung von Nachrichten zu errichten und zu betreiben, steht ausschliesslich dem Reich zu. Unter Telegraphenanlagen sind die Fernsprechanlagen mit begriffen.

§ 2. Die Ausübung des im § 1 bezeichneten Rechts kann für einzelne Strecken oder Bezirke an Privatunternehmer und muss an Gemeinden für den Verkehr innerhalb des Gemeindebezirks verliehen werden, wenn die nachsuchende Gemeinde die genügende Sicherheit für einen ordnungsmässigen Betrieb bietet und das Reich eine solche Anlage weder errichtet hat, noch sich zur Errichtung und zum Betriebe einer solchen bereit erklärt. Die Verleihung erfolgt durch den Reichskanzler oder die von ihm hierzu ermächtigten Behörden. Die Bedingungen der Verleihung sind in der Verleihungsurkunde festzustellen.

§ 3. Ohne Genehmigung des Reichs können errichtet und betrieben werden: 1. Telegraphenanlagen, welche ausschliesslich dem inneren Dienste von Landes- oder Kommunalbehörden und Deich-, Siel- und Entwässerungskorporationen gewidmet sind; 2. Telegraphenanlagen, welche von Transportanstalten auf ihren Linien ausschliesslich zu Zwecken ihres Betriebes oder für die Vermittelung von Nachrichten innerhalb der bisherigen Grenzen benutzt werden; 3. Telegraphenanlagen a) innerhalb der Grenzen eines Grundstücks, b) zwischen mehreren einem Besitzer gehörigen oder zu einem Betriebe vereinigten Grundstücken, deren keines von dem anderen über 25 km in der Luftlinie entfernt ist, wenn diese Anlagen ausschliesslich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind.

§ 4. Durch die Landescentralbehörde wird, vorbehaltlich der Reichsaufsicht (Art. 4 Ziff. 10 der Reichsverfassung) die Kontrole darüber geführt, dass die Errichtung und der Betrieb der in § 3 bezeichneten Telegraphenanlagen sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen halten.

§ 4 a) Jedermann hat gegen Zahlung der Gebühren das Recht auf Beförderung von ordnungsmässigen Telegrammen und auf Zulassung zu einer ordnungsmässigen telephonischen Unterhaltung durch die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen. Vorrechte bei der Benutzung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Anlagen und Ausschliessung von der Benutzung sind nur aus Gründen des öffentlichen Interesses zulässig.

§ 4 b) Sind an einem Orte Telegraphenlinien für den Ortsverkehr, sei es von der Reichstelegraphenverwaltung, sei es von der Gemeindeverwaltung oder von einem anderen Unternehmer, zur Benutzung gegen Entgelt errichtet, so kann jeder Eigenthümer eines Grundstücks gegen Erfüllung der von jenen zu erlassenden und öffentlich bekannt zu machenden Bedingungen den Anschluss an das Lokalnetz verlangen. Die Benutzung solcher Privatstellen durch Unbefugte gegen Entgelt ist unzulässig.

§ 4 c) Die für die Benutzung von Reichstelegraphen- und Fernsprechanlagen bestehenden Gebühren können nur auf Grund eines Gesetzes erhöht werden. Ebenso ist eine Ausdehnung der gegenwärtig bestehenden Befreiungen von solchen Gebühren nur auf Grund eines Gesetzes zulässig.

§ 4 d) Das Telegraphengeheimniss ist unverletzlich, vorbehaltlich der gesetzlich für strafgerichtliche Untersuchungen, im Konkurse und in civilprozessualischen Fällen oder sonst durch Reichsgesetzgebung festgestellten Ausnahmen. Dasselbe erstreckt sich auch darauf, ob und zwischen welchen Personen telegraphische Mittheilungen stattgefunden haben.

§ 5. Mit Geldstrafe bis zu 1 500 ℳ oder mit Haft oder Gefängniss bis zu 6 Monaten wird bestraft, wer vorsätzlich entgegen den Bestimmungen dieses Gesetzes eine Telegraphenanlage errichtet oder betreibt.

§ 6. Mit Geldstrafe bis zu 1 500 ℳ wird bestraft, wer den in Gemässheit des § 4 erlassenen Kontrolvorschriften zuwiderhandelt.

§ 7. Die unbefugt errichteten oder betriebenen Anlagen sind ausser Betrieb zu setzen oder zu beseitigen. Den Antrag auf Einleitung des hierzu nach Maassgabe der Landesgesetzgebung erforderlichen Zwangsverfahrens stellt der Reichskanzler oder die vom Reichskanzler dazu ermächtigte Behörde. Der Rechtsweg bleibt vorbehalten.

Die Verhandlungen über den § 7 a (den wichtigsten des ganzen Gesetzentwurfs), betreffend den gegenseitigen Schutz gegen Störungen, konnte in der Sitzung vom 26. Februar d. J. nicht zu Ende geführt werden, da sich bei der Abstimmung ergab, dass das Haus nicht beschlussfähig war.

Berliner Strassenbahnen.

Der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsunternehmer Bachstein in Berlin hat, wie hiesige Zeitungen berichten, beim Magistrat den Antrag gestellt, es möge ihm die Anlage einer mit Pressluft zu betreibenden Strassenbahn von der Zwölfapostelkirche über den Magdeburger Platz nach dem Schifffahrtskanal und diesen entlang bis zum Halleschen Thore gestattet werden. Der Magistrat hat sich nach diesem Berichte im Prinzip mit dem Antrage einverstanden erklärt und beschlossen, mit dem Unternehmer in Verhandlungen hierüber einzutreten, unter der Bedingung, dass, falls sich das vorgeschlagene Betriebssystem mit Pressluft nicht bewähren sollte, dem Magistrat die Befugniss zustehen soll, sofort die Einrichtung eines anderen Betriebsmittels zu fordern.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, der Generalversammlung für das Jahr 1891 die Vertheilung einer Dividende von 12½ % wie im Vorjahre vorzuschlagen.

Kontinental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Der Rohgewinn im Jahre 1891 betrug, wie wir dem Geschäftsbericht entnehmen, 168 920 ℳ, während zur Bestreitung der Unkosten usw. 6 494 ℳ erforderlich waren. Von dem Ueberschuss in Höhe von 162 426 ℳ wird eine Dividende von 5 % = 129 000 ℳ gezahlt.

Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Der Verein hat in seiner am 17. v. Mts. abgehaltenen Versammlung nach einem eingehenden Referat des Geheimen Regierungsrath Schwabe folgende Resolution angenommen: „In Erwägung der hohen wirthschaftlichen und militärischen Bedeutung einer von dem Osten nach dem Westen führenden, alle Ströme verbindenden Binnenwasserstrasse, in fernerer Erwägung, dass dieselbe sowohl im Interesse der Landesvertheidigung, wie im allgemeinen wirthschaftlichen Interesse nicht entbehrt werden kann und daher eine weitere Verzögerung ernste Bedenken hervorruft, in endlicher Erwägung, dass die Kosten der Moselkanalisirung und der Kanalverbindung zwischen dem Rhein und der Elbe (Mittellandkanal) keineswegs ausser Verhältniss zu ihrer wirthschaftlichen und militärischen Bedeutung stehen, spricht sich der Centralverein für die schleunige Ausführung der Moselkanalisirung und der gedachten Kanalverbindung aus und beschliesst, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, so bald wie möglich dem Landtage eine darauf bezügliche Vorlage zugehen zu lassen.“

Der Oder-Spreekanal

ist dem Verkehr in seiner ganzen Ausdehnung übergeben und hat eine bedeutende Vermehrung des Schiffsverkehrs zur Folge gehabt. Während auf dem alten Friedrich-Wilhelmskanal die Schleuse bei Fürstenwalde im Jahre 1888 von 4 900 Fahrzeugen durchfahren wurde, stieg diese Zahl im Jahre 1889 auf 5 330, 1890 auf 7 200 und 1891, nach vollständiger Eröffnung des neuen Kanals, auf 13 300 Fahrzeuge. Die Menge der beförderten Güter hat noch in höherem Maasse zugenommen, da die höchste Tragfähigkeit der Fahrzeuge von früher 2 000 Ctr. auf 8 000 Ctr. erhöht worden ist. Neue Schleusen sind im Werbelliner Kanal bei Rosenbeck und im Oranienburger Kanal bei Pinnow im Bau.

Aus dem Preussischen Landtage.

(Schluss aus Nr. 16.)

Die Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung wird fortgesetzt, und zwar gelangen zunächst zur Besprechung die Einnahmen aus dem Titel „Personen- und Güterverkehr“.

Zu Kap. 10 der Einnahmen Tit. 1, Personen- und Gepäckverkehr, lag folgender Antrag des Abg. Brömel vor:

„Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, mit der Reform der Personentarife auf den Preussischen Staatsbahnen auf Grund des im Jahre 1891 aufgestellten Planes, jedoch unter Ausschluss von Tariferhöhungen, baldmöglichst vorzugehen.“

Der Abg. Brömel befürwortete den von ihm eingebrachten Antrag; er hält die Ermässigung der Personentarife für wichtiger als die der Gütertarife.

Minister Thielen erwiderte, dass die Erörterungen über die Materie, namentlich die finanziellen Erörterungen, noch fortdauerten; sie würden, wenn sie zu einem Resultat geführt hätten, dem Hause vorgelegt werden. Er halte dafür, dass die bestehenden Formen des Personenverkehrs nicht auf die Dauer beibehalten werden könnten. Aber die Reform sei keine so dringende. Auch unter den jetzigen Tarifen habe der Personenverkehr stetig zugenommen. Die Dichtigkeit des Verkehrs sei in Preussen grösser als in den anderen Staaten mit Ausnahme von Sachsen. Die Oesterreichischen Bahnen hätten immer noch einen höheren Personentarif als die Preussischen, während die Tarife in Ungarn etwas niedriger seien. Man müsse bei dieser Frage auch berücksichtigen, welche Fahrgelegenheit die einzelnen Staaten bieten und da übertreffe Preussen Ungarn ganz bedeutend, und in der guten Fahrgelegenheit liege ein grösserer Vortheil als in der Tarifermässigung. In Preussen habe man in der letzten Zeit die meisten Schnellzüge mit der III. Klasse versehen, das sei in Oesterreich nicht der Fall. Er glaube übrigens nicht, dass die gegenwärtigen Tarife in Oesterreich und Ungarn auf die Dauer beibehalten werden könnten. Für uns eigneten sich die Zonentarife nicht, sie würden eine Verschiebung der gesellschaftlichen Verhältnisse verursachen zum Nachtheil der dünn bevölkerten Gegenden, der kleinen Städte und der Arbeiter. Ausserdem würde der Zonentarif für den Fernverkehr sicher nicht die erhofften Wirkungen haben. Der Zonentarif gehe auch finanziell von unrichtigen Voraussetzungen aus. Wenn man den Tarif ermässige, so müsse man sich immer vorhalten, dass mit einer erheblichen Vermehrung der Züge werde vorgegangen werden müssen und man werde die Leistungsfähigkeit der Bahnen bis an die äusserste Grenze belasten müssen. Es würden dadurch eine Menge von Kosten erwachsen, welche das finanzielle Resultat der Reform wesentlich beeinträchtigen würden. Er würde gegen den Antrag Brömel nichts einzuwenden haben, wenn darin nicht gesagt würde „jedoch unter Ausschluss von Tariferhöhungen.“ Dies halte er für ganz unausführbar. Die Regierung werde bemüht sein, die Frage der Tarifreform zu einem gedeihlichen Ende zu führen.

Minister Miquel verwahrt sich dagegen, dass der Finanzminister auf den Eisenbahnminister einen Einfluss bezüglich der Etatsaufstellungen ausgeübt habe. Der Antrag Brömel sei für ihn unannehmbar, auch unreif, denn die Ansichten über die Tarifreform gingen noch weit auseinander, speziell in den Details. Das Eisenbahn-Garantiegesetz habe seine Aufgabe, eine Grenzlinie zwischen Eisenbahn- und Finanzverwaltung zu ziehen, nicht ganz erfüllt. Man müsse bei Tarifreformen auch die finanzielle Seite der Sache im Auge behalten. Wenn die Tarifreform auch höhere Einnahmen bringe, so ständen diesen auch höhere Ausgaben gegenüber.

Nach längerer Debatte wird der Antrag Brömel schliesslich abgelehnt.

Bei der Berathung des Titel 2 der Einnahmen „Güterverkehr“ bemerkt der Berichterstatter Abg. v. Tiedemann-Bomst, dass in dem vorliegenden Etat nach den Resultaten der Vorjahre ein Einnahmemehr von 52,5 Millionen aus diesem Verkehr angenommen worden sei. Die Budgetkommission habe dieser Annahme zugestimmt, hätte sie indessen gewusst, dass im letzten Vierteljahre des vorigen und im Januar d. J. ein Rückgang im Güterverkehr eingetreten sei, so würde man wohl zu einem niedrigeren Ansatze gekommen sein. Im übrigen spreche die Kommission den Wunsch aus, dass die Versuche zur Vereinfachung der Personentarife auch auf die Gütertarife ausgedehnt werden mögen.

Auf eine von dem Abg. Lucius-Erfurt an die Regierung gerichtete Bitte, Tarifänderungen möglichst 3 Monate vorher bekannt zu machen, erwidert Minister Thielen, dass er diesem Wunsche entsprechen und Tarifverhandlungen, namentlich Erhöhungen der Tarife, möglichst früh zur öffentlichen Kenntniss bringen werde.

Abg. v. Puttkamer-Treblin bedauert, dass aus fiskalischen Rücksichten keine Frachtermässigung für Saatgetreide erfolgt sei. Besonders in Hinterpommern hätten sich hinsichtlich der Saatbeschaffung im letzten Winter grosse Kalamitäten ergeben.

Minister Thielen erwidert, dass die Staatsregierung in diesem Falle nicht rücksichtslos, sondern völlig korrekt verfahren sei. Ausschlaggebend für das Verfahren der Regierung sei die Frage gewesen, ob ein Nothstand vorhanden sei, und diese Frage sei von der Staatsregierung verneint worden, denn der Mangel an Saatgetreide könne an sich als ein Nothstand noch nicht angesehen werden, derselbe komme auch in anderen Provinzen vor.

Abg. Stengel tritt für die Aufhebung der Staffeltarife ein. Auch der Landes-Eisenbahnrath habe sich gegen diese Tarife ausgesprochen, die eine verzweifelte Aehnlichkeit mit den Differentialtarifen hätten.

Abg. v. Puttkammer-Plauth wünscht, es möge mit der Aufhebung der Staffeltarife wenigstens so lange gewartet werden, bis eine Wirkung derselben zu Tage getreten sei. Sollte es sich später herausstellen, dass die Staffeltarife andere Erwerbszweige zu sehr schädigten, so könne man sie ja aufheben. Aber einstweilen solle man der Landwirthschaft des Ostens diese Tarife nicht nehmen. Auch die Oberschlesische Kohlenindustrie erfreue sich ja ähnlicher Vorzugstarife.

Abg. Brömel führt aus, wie auch bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr — gleichwie bei denen aus dem Personenverkehr — der Etat für 1892/93 eine Steigerung (von 4 %) in Anschlag bringe, so hoch, wie nur jemals in einem der letztvergangenen Jahre. Nur in 1890/91 sei eine gleich hohe Einnahmesteigerung in Ansatz gebracht worden. Besonders aufmerksam wolle er aber machen auf den hohen Preisstand der Kohlen, eine Folge der Kohlenringe. Die Klagen über diese Ringe seien in weiten gewerblichen Kreisen äusserst lebhaft. Ein sehr anschauliches Bild von den Konsequenzen dieses Preiskartells für die Eisenindustrie entwerfe auch namentlich der Siegener Handelskammerbericht. Aber auch anderweit klage man lebhaft, namentlich darüber, dass durch die Abgabe von Koks und Kohlen zu niedrigen Preisen an das Ausland die ausländische Industrie in ihrer Konkurrenzfähigkeit gekräftigt werde.

Minister Thielen bemerkt dem Abg. Brömel: Wenn derselbe die Verhandlungen des Londoner Eisenbahnraths gelesen hätte, würde derselbe gefunden haben, dass die Frage der Ausfuhr-Ausnahmetarife mit der Frage der Ermässigung der Kohlenpreise an sich in keinem Zusammenhang stehe, insbesondere aber nicht mit der Frage der Ermässigung der Kokspreise. Die Kohlen-Ausnahmepreise kämen auch keineswegs

in überwiegendem Maasse dem Auslande, sondern vielmehr dem Inlande, unseren Küstengegenden zu gute. Die Frage der Staffeltarife sei eine sehr schwierige. Dem Landes-Eisenbahnrath werde im Frühjahr alles inzwischen gesammelte, umfassende Material hierüber vorgelegt werden.

Titel 2 wurde hierauf bewilligt, ebenso der Rest der Einnahmen ohne weitere Diskussion.

Zu den dauernden Ausgaben lag der Antrag der Abgg. Hitze und Dr. Lieber vor: „Die Staatsregierung zu ersuchen: Maassnahmen und Einrichtungen zu treffen, um die Sonntagsruhe den im Eisenbahndienste beschäftigten Beamten und Arbeitern im weiteren Maasse, insbesondere durch möglichste Einschränkung des Güterverkehrs an Sonntagen, zu sichern."

Minister Thielen: Die Eisenbahnverwaltung sei schon seit Jahren bemüht, im Sinne des Antrages vorzugehen, und seien auch erhebliche Kosten aufgewendet worden. Die Verwaltung erkenne aber an, dass mehr geschehen müsse, und sie habe deshalb eine Kommission zur näheren Untersuchung der Frage und der finanziellen Folgen der erweiterten Sonntagsruhe niedergesetzt, und er hoffe, dass eine Verbesserung der Verhältnisse dadurch werde herbeigeführt werden. Eine gänzliche Einstellung des Güterverkehrs an den Sonntagen würde nur möglich sein, wenn darüber eine Verständigung mit anderen Staaten herbeigeführt werden könnte.

Nach längerer Diskussion zieht Dr. Lieber seinen Antrag zurück, nachdem der Minister Thielen die Zusage gegeben hatte, dem Hause die Resultate der Arbeiten der von ihm niedergesetzten Kommission mitzutheilen.

Aus den weiteren Verhandlungen heben wir noch hervor, dass Minister Thielen äusserte: Mit Rücksicht auf die allgemeine Finanzlage würden in diesem Sommer neue Schnellzüge nur insoweit eingerichtet werden, als sich ein unbedingtes Bedürfniss dafür herausstelle.

Auf eine Anfrage des Abg. v. d. Reck erkannte der Minister Thielen die Nothwendigkeit einer Bahn Herford-Lübbecke-Solingen-Syke an, ohne damit versprechen zu wollen, dass die Mittel für diesen Bau schon im nächsten Jahre werden gefordert werden.

Da Abg. Theissing die Verzögerung des Bahnbaues Ottmachau-Lindewiese beklagte, antwortete Minister Thielen, die Schuld treffe die Interessenten, welche die verschiedensten Trassen in Vorschlag gebracht haben und den Grund und Boden nicht überweisen.

Abg. Gerlich regte an, den Bau der Bahn Jablonowo-Allenstein-Kobbelbude möglichst frühzeitig zu beginnen, damit nicht bei etwaigem Baubeginn im Spätsommer die Arbeiter aus der Kartoffel- und Rübenernte fortlaufen.

Minister Thielen: Die Regierung hat das gleiche Interesse, doch kann sie nicht eher bauen, bis das Geld bewilligt ist. Erst dann beginnt sie mit speziellen Vorarbeiten und mit Aufstellung der Grunderwerbspläne. Diese Uebelstände sind nicht zu beseitigen. Was früher geschehen kann, geschieht früher.

Dem Abg. Frhrn. v. Plettenberg-Mehrum erklärte der Minister, dass der Plan für den Umbau des Bahnhofs Meiderich bereits ausgearbeitet wird und auf eine Frage des Abg. Barth, dass die ausführlichen Vorarbeiten für Zeitz-Camburg in Ausführung begriffen seien, nach deren Vollendung der Bau beginnen wird.

Abg. Cremer regte die Anlegung eines neuen Bahnhofs der Wannseebahn in Schöneberg in der Nähe der Tempelhofer Strasse an. Geh. Ober-Baurath Schröder sicherte nochmalige Erwägung infolge dieser Anregung zu.

Derselbe Abgeordnete forderte auch Verbilligung der Zeitfahrkarten im Vorortverkehr.

Geh. Regierungsrath Ulrich theilte mit, dass die Frage noch untersucht werde. Schon jetzt seien die Preise der Zeitkarten für den Berliner Stadt- und Ringbahn-, auch Vorortverkehr, die billigsten der Welt. Die Verwaltung plane eine Vereinfachung der Formen des betreffenden Verkehrs; bei den betreffenden Berathungen gelangten auch die Preise zur Berücksichtigung.

Abg. Halberstadt hebt hervor, dass die Neubauten billiger ausgeführt werden könnten, wenn sie schneller ausgeführt würden. So habe sich der Bau von Gollnow-Kammin-Wolgast verzögert. Die Strecke Hirschberg-Petersdorf sei merkwürdigerweise für den Güterverkehr später als für den Personenverkehr eröffnet worden.

Abg. Theissing bittet um baldige Ausführung des Baues einer Eisenbahn Ottmachau-Lindewiese. Die dortige Kalkindustrie befinde sich ohne Bahn in verzweifelter Lage.

Das Abgeordnetenhaus bewilligte sodann alle Titel des Etats und beschloss noch die Regierung aufzufordern:

1. die durch Veräusserung von Grundstücken der Bahnverwaltung erzielten Summen in Anrechnung auf die offen stehenden Kredite für öffentliche Bauten zu verwenden und unter Kap. 37 des Etats der Staatsschuldenverwaltung aufzunehmen;

2. den Verzicht auf den Bau Lauenburg-Schwarzenbek näher zu erwägen und eventuell die Baumittel als erspart nachzuweisen.

Ueber verschiedene Petitionen von Eisenbahnbeamten ging das Haus mit Rücksicht auf die finanzielle Lage zur Tagesordnung über. Die Petitionen von Lokomotivführern und eines Telegraphisten wurden der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung überwiesen.

Aus England.

Die Verhältnisse der Metropolitan-Distriktbahn

scheinen sich allmählich bessern zu wollen. Wenigstens ist die Rechenschaftslegung des Vorsitzenden über das verflossene halbe Jahr dazu angethan, den Aktionären, die lange Jahre hindurch gar keine oder keine nennenswerthe Dividende erhalten haben, neuen Muth einzuflössen. Der Vorsitzende führte aus, dass sich die Gesellschaft seit mehreren Jahren nicht in einer so verhältnissmässig günstigen Lage befunden hätte, wie heute. Der Omnibus-Wettbewerb — eine stete Quelle von Sorgen für die Bahn — sei jetzt weniger fühlbar, denn von dem Verfahren, die Dividende durch „Schrauben" ihrer Bediensteten zu erhöhen, hätten diese Gesellschaften Abstand nehmen müssen; sie hätten sich im Gegentheil zu namhaften Konzessionen, zur Gewährung kürzerer Dienstdauer und höherer Löhne bequemen müssen. Unter diesen Umständen hätten die geradezu auf den Ruin angelegten niedrigen Fahrpreise, durch die der Verkehr der Distriktbahn so schwer geschädigt worden sei, nicht weiter aufrecht erhalten werden können. Auch die Beendigung der mit der Metropolitanbahn geführten Prozesse erspare der Gesellschaft jetzt 200 000 bis 240 000 ℳ jährlich.

Obwohl langsam, habe sich doch die Lage der Gesellschaft in den letzten Jahren stetig gebessert. 1887 zahlte sie auf die Vorzugsaktien keine Dividende, während sie vor einer Reihe von Jahren 5 % vertheilt hatte. Im Jahre darauf zahlte sie 0,375 %, 1889 gar nichts. Heute ist die Dividende infolge der neu angelegten Aussenstrecken wieder auf 2,5 % gestiegen; ausserdem sind alle sonstigen Verpflichtungen, die aus dem Streit mit der Metropolitanbahn entstanden waren, aus dem Reservefonds bezahlt worden.

Gesetzesvorlagen Englischer Eisenbahngesellschaften für 1892.

Die Zahl der von den Eisenbahngesellschaften für die kommende Tagung des Parlaments angemeldeten Gesetzesvorlagen beträgt nach den „Railway News" 86, d. i. ungefähr ebenso viel, wie im verflossenen Jahre. Es wird die Ermächtigung nachgesucht für die Anlage von 490 km neuer Bahnen, was die Erhebung einer Kapitalsumme von rund 530 Millionen Mark nothwendig macht. Unter den Antragstellern sind 20 neue Gesellschaften, die 235 km Bahnen und 393 Millionen Mark erheben wollen. Hiervon sind 300 Millionen für den Bau von Bahnen in London und seinen Vorstädten vorgesehen, und hiervon wieder 140 Millionen für die Anlage von Untergrundbahnen. Die Manchester Sheffield und Lincolnshirebahn will rund 175 Millionen Mark für die Herstellung einer Verbindung mit der Metropolitanbahn aufnehmen. Bekanntlich wurde der gleiche Antrag im verflossenen Sommer vom Parlament abgelehnt. 5 Vorlagen über Kanalbauten sind eingereicht, doch bezieht sich davon nur eine auf die Herstellung neuer Strecken. Diese geht von der Bedford und Grand Junction-Kanalgesellschaft aus, die den Ousefluss bei Bedford kanalisiren und einen 272 km langen Kanal zur Verbindung des Ouse mit dem Grand Junction-Kanal herstellen will.

Die folgende Tabelle gibt einen Ueberblick über die in den Jahren 1882 bis 1892 zur Berathung gekommenen Anträge gleicher Art.

Anträge

Jahr	bestehender Gesellschaften			neuer Gesellschaften		
	Zahl der Vorlagen	km (rund)	Kapital in Millionen Mark (rund)	Zahl der Vorlagen	km (rund)	Kapital in Millionen Mark (rund)
1882	104	952	735	20	1 270	915
1883	96	1 003	631	12	1 874	1 137
1884	101	658	436	23	1 024	783
1885	97	238	313	19	631	575
1886	70	193	199	20	396	165
1887	62	135	170	19	229	171
1888	82	354	271	21	364	223
1889	73	359	215	35	533	203
1890	94	642	356	48	605	347
1891	85	496	540	55	477	564
1892	86	400	530	60	235	393

In 11 Fällen soll die Verpflichtung aufgehoben werden, früher genehmigte Bahnlinien ausführen zu müssen. In 12 Fällen wird die Ermächtigung nachgesucht, den Aktionären während der Bauzeit Zinsen zu zahlen. 16 Anträge gehen auf Verschmelzung, Verkauf, Verpachtung oder Ueberschreibung von Bahnen. In erster Linie steht hier die Kaledonische Bahn, welche eine Vereinbarung mit der Nordbritischen Gesellschaft in Kraft zu setzen wünscht, betreffend

1. den Gemeinschaftsbesitz der Bahn zwischen Dumbarton und Belloch-Stadt und -Hafen;
2. den gemeinsamen Ankauf und Betrieb der an diese Bahn anschliessenden Loch Lomonddampfer;
3. den Bau gewisser Bahnstrecken und hiermit zusammenhängender Anlagen bei Dumbarton und
4. Uebertragung des durch die Clydeschiffahrtsakte von 1891 verliehenen Konsenses für Bahnbauten an die Nordbritische und Glasgow- und Südwestbahn.

Die Southampton Dockgesellschaft wünscht ihre Dockanlagen an die Südwestbahn zu verkaufen.

Die von den bestehenden Bahnen nachgesuchten Kapitalien vertheilen sich in ihren grösseren Beträgen wie folgt (der Betrag des Aktien- und Anleihekapitals ist in Millionen Mark angegeben) auf die einzelnen Gesellschaften:

Manchester-, Sheffield- und Lincolnshirebahn	173,3	Mill. Mark
Mittellandbahn	48,0	„
Nordostbahn	38,6	„
Nordbahn	26,6	„
Nordwestbahn	24.0	„
Westbahn	24,0	„
Rotherham-, Blyth- und Suttonbahn	21,9	„
City- und Südlondonbahn (elektrisch betriebene Untergrundbahn)	21,6	„
Bute Dock (Cardiff)	14.8	„
Lancashire-, Derbyshire- und Ostküstenbahn	13,3	„
Lancashire- und Yorkshirebahn	13,2	„
Nordbritische Bahn	12.25	„
Barry-Dock und Eisenbahnen	12,0	„
Glasgow- und Südwestbahn	9,6	„
Taff Valebahn	8,0	„
Caledonische Bahn	7,1	„
Alexandra Docks und Bahn	6,6	„
Mersebahn	6.0	„
Regentskanal-Eisenbahn	6.0	„
Rhondda- und Swanseybahn	5,6	„
Lanark und Dumbarton	4,6	„
Liverpooler Hochbahn (elektrisch betrieben)	4,0	„
Centrallondonbahn (elektrisch betriebene Untergrundbahn)	4,0	„
Irische Nordbahn	2,6	„
Easton- und Church Hopebahn	2,6	„
Glasgow-, Yoker- und Clydeuferbahn	2,6	„
Sonstige Bahnen	16,7	„
Zusammen rund	530	Mill. Mark.

Aus Nordamerika.

Eisenbahnprojekte für die Chicagoer Weltausstellung.

Ueber die Herstellung von Eisenbahnen zur Verbindung der einzelnen Partien des ausgedehnten Weltausstellungsparks in Chicago unter einander schweben noch Verhandlungen mit den einzelnen Unternehmern, die hierauf bezügliche Projekte vorgelegt haben. Es sind verschiedene Vorschläge gemacht worden, die Aussicht auf Ausführung haben.

Der eine, welcher am wenigsten den Schein eines Experiments in sich trägt, geht dahin, auf Holzsäulen und darüber liegenden stählernen Brückenträgern eine elektrische Hochbahn zu führen. Die Wagen sollen Strassenbahnwagen grösster Form mit 40 Sitzplätzen sein; sie sollen mit Wendegestellen und je mit einem elektrischen Motor versehen sein. Die zu fahrenden Züge werden vom ersten Wagen aus gelenkt, da die Motoren unter einander in Verbindung gesetzt werden sollen. Man nimmt an, dass die Kosten dieser Anlage keine bedeutenden sein werden, da sich nach Schluss der Ausstellung für die eisernen Träger anderweitige Verwendung finden wird. Ein zweites Projekt will an Stelle einzelner Motorwagen eine elektrische Lokomotive an die Spitze des Wagenzuges setzen. Mit Rücksicht auf das grosse Gewicht der Lokomotive und die daher erforderliche grössere Stärke des Unterbaues werden die Kosten hierfür jedoch erheblich höhere werden.

Endlich beabsichtigt man über das Ausstellungsgebiet einen sogenannten beweglichen Promenadensteig „the movable sidewalk“ zu führen. Man hat eine Versuchsstrecke seit mehreren Monaten in Betrieb, die schon die Probezeit glücklich bestanden hat. Das Misstrauen, das man diesem eigenartigen Verkehrsmittel anfänglich entgegenbrachte, ist geschwunden, und von Tag zu Tag bricht sich die Ueberzeugung mehr Bahn, dass es seinem Zweck entsprechen wird. Die bewegliche Plattform der Versuchsstrecke befindet sich auf einem 7,5 m hohen Holzgerüst. Sie ist 275 m lang, die Winkel ihrer Kurven haben zusammen 360°. Die schärfste Kurve hat einen Halbmesser von 23 m. Bei einer Belastung mit 350 Personen (ungefähr der dritte Theil des Fassungsvermögens der Versuchsstrecke) wird gegenüber dem Leergang des Steiges nur eine Zusatzmaschinenkraft von $2^1/_2$ PS. gebraucht. Die Geschwindigkeit desselben ist so bemessen, dass selbst ältere Personen und Kinder leicht auf denselben übertreten. Die Vorzüge des beweglichen Steiges gegenüber den anderen Projekten beruhen zunächst in seiner beinahe unbegrenzten Aufnahmefähigkeit von Personen, wenn er einmal über das ganze Ausstellungsgebiet hinweggeführt sein wird, und in dem geringen Gewicht des Bauwerks an und für sich, da dasselbe unter dem Gewicht jeder anderen Konstruktion bleibt. Rs.

Urtheile des Reichsgerichts.

Unfall durch das Scheuen eines Pferdes infolge des Vorbeifahrens eines Eisenbahnzuges. Der Kläger beansprucht von dem Beklagten Schadensersatz wegen eines Unfalles, welchen er am 18. April 1890 auf der Chaussee Menden-Hemer durch Herabfallen von einem Wagen beim Nahen eines Eisenbahnzuges erlitten hat.

Während in erster Instanz auf Abweisung der Klage erkannt wurde, hat das Berufungsgericht den Beklagten dem Klageantrage entsprechend verurtheilt. Die von dem Beklagten eingelegte Revision konnte einen Erfolg nicht erzielen.

Das Oberlandesgericht ist auf Grund der stattgehabten Beweisaufnahme zu der Ueberzeugung gelangt, „dass Kläger (zur Zeit des Unfalles) weder geschlafen hat noch betrunken war, dass er vielmehr vom Wagen herabgefallen ist, weil das Pferd infolge Herannahens des Eisenbahnzuges unruhig wurde und dadurch der Wagen, als Kläger sich aufrichtete, um nach dem Grunde zu sehen und um eventuell herabzusteigen, in eine unregelmässige Bewegung gerieth.“

Dass diese Feststellung gegen das Prozessgesetz verstosse, ist nicht begründet.

Erscheint somit die Feststellung der Vorinstanz unanfechtbar, so lässt sich auch die Anwendung des § 1 Haftpflichtgesetzes nicht beanstanden, da ein ursächlicher Zusammenhang des Unfalls mit dem Eisenbahnbetriebe, und zwar gerade mit den diesem Betriebe eigenthümlichen Gefahren, ohne Rechtsirrthum angenommen werden durfte, wenn das Pferd des Klägers infolge des Herannahens des Eisenbahnzuges auf der Chaussee unruhig geworden und dadurch die unregelmässige Bewegung des Wagens und das Herabfallen des Klägers herbeigeführt ist.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. November 1891 in Sachen K. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Altena i. W].)

Todtenschau.

Geheimer Oberbaurath a. D. Eduard Wiebe †.

Im hohen Alter von 88 Jahren starb am Dienstag, den 23. Februar, in Berlin der Geheime Oberbaurath a. D. Eduard Wiebe. Das Centralblatt der Bauverwaltung widmet dem Altmeister des Deutschen Baufachs folgenden warmen Nachruf: Den jüngeren Fachgenossen war der „alte Wiebe“ nur noch als der namhafte Fachmann bekannt; persönlich war er ihnen seit längeren Jahren fast ganz entrückt, da sein Alter ihm nicht mehr gestattete, öffentlich zu erscheinen und namentlich den gewohnten Platz im Berliner Architektenvereine einzunehmen. Den älteren aber war seine hohe ehrwürdige Gestalt eine gewohnte und liebe Erscheinung, die bei keiner wichtigen Versammlung, bei keinem bedeutsamen Vortrage fehlte, und diejenigen, die sich schon den Alten zuzurechnen beginnen, haben ihn alle noch in der Vollkraft seines Schaffens gekannt, haben zu einem grossen Theile mit ihm und unter ihm gearbeitet. Beginnt doch seine fachliche Laufbahn bereits mit dem Jahre 1826, wo er die Bauakademie in Berlin bezog, und hat er doch fast 50 Jahre hindurch, bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im Jahre 1875, eine überaus vielseitige und fruchtbare Thätigkeit entwickelt. Geboren wurde Eduard Wiebe am 12. Oktober 1804 in Stalle bei Marienburg und fand, nachdem er in Berlin die Bauakademie besucht und gleichzeitig an der Universität Mathematik und Physik studirt hatte, zunächst bei Militärbauten in Münster und dann bei der dortigen Regierung Beschäftigung. Nachdem er 1836 Baumeister geworden war, bereiste er Belgien, Frankreich und England, um den Eisenbahnbau und die Zuckerindustrie zu studiren. In England waren eben die ersten Eisenbahnlinien eröffnet, und er fand dort die beste Gelegenheit, dieses neue Verkehrsmittel kennen zu lernen. Seine hier gewonnenen Er-

fahrungen hat er im Verlauf der nächsten Jahrzehnte für die Ausbildung des Eisenbahnnetzes in Norddeutschland in umfassendstem Maasse nutzbar gemacht. Nach seiner Rückkehr von England wurde ihm die Oberleitung des Baues der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, einer der ältesten Bahnen Deutschlands, übertragen, wodurch seine Thätigkeit 4 Jahre lang, von 1838 bis 1842, in Anspruch genommen ward. Hierauf machte er die Vorarbeiten für die Köln-Mindener Bahn — 1846 wurde er zum Regierungs- und Baurath in Köln ernannt — und für die Ostbahn (Berlin-Eydtkuhnen), und leitete die Bauausführung der letzteren von 1849 ab als technisches Mitglied der Direktion der Ostbahn in Bromberg, zu deren Vorsitzenden er dann im Jahre 1853 ernannt wurde. Während einer Beurlaubung aus dem Staatsdienste baute er von 1856 ab die Bahn von Stargard nach Cöslin und Colberg. Für viele andere Bahnanlagen ist seine Erfahrung zu Rathe gezogen worden und sein Gutachten entscheidend gewesen.

Der klare, grosse Blick und die schaffensfreudige Thatkraft, die seine Wirksamkeit im Eisenbahnfache so überaus fruchtbringend gestaltet hatten, zeichneten Wiebe auch aus in der 1860 ihm übertragenen Stellung als vortragender Rath in der Bauabtheilung des Handelsministeriums. Nachdem eine in Gemeinschaft mit Hobrecht und Veitmeyer unternommene Reise nach Frankreich und England ihm die Verhältnisse der städtischen Entwässerungsanlagen jener Länder vertraut gemacht hatte, war seine hauptsächlichste Thätigkeit fürderhin der Einführung zweckentsprechender Grundsätze für die Gesundheitstechnik in Deutschland gewidmet. Sein Bericht über jene Reise mit dem beigefügten Entwurfe zur Entwässerung Berlins in der Schrift „Ueber die Reinigung und Entwässerung der Stadt Berlin“ (Berlin 1861) bildet noch heute eine wesentliche Grundlage für das Studium dieses Theiles der Fachwissenschaft, und die nach seinem Plane ausgeführte Entwässerung Danzigs gilt mit Recht als mustergültig und trug ihm noch in späten Jahren, zu seinem 80. Geburtstage, das Ehrenbürgerrecht der dankbaren Stadt Danzig ein. Von zahlreichen Städten Deutschlands und der Nachbarländer wurde in diesen für das Wohl und Wehe der Stadtbewohner so überaus wichtigen Fragen Rath und Hilfe von ihm erbeten, so von den Städten Frankfurt a/M., Breslau, Königsberg, Basel, Triest u. a., selbst dann noch, als er sich 1875 im Alter von 71 Jahren in den Ruhestand zurückgezogen hatte.

Es war ein gottbegnadetes Leben, das abgeschlossen vor uns liegt. Bis zum letzten Athemzuge war der Geist rüstig geblieben und von wahrhaft jugendlicher Frische; bis zum letzten Hauche hatte der Entschlafene sich ein warmes Herz für alles Gute, Grosse und Schöne bewahrt. Sanft und schmerzlos ist er hinübergeschlummert. Alle die Liebe aber, die er sein ganzes Leben hindurch gesät, die hat er in reichstem Maasse geerntet, und sie bleibt ihm treu bewahrt weit über das Grab hinaus.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: Der Regierungs- und Baurath Buchholtz, bisher in Königsberg i. Pr., als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Nordhausen, der Eisenbahn-Bauinspektor Kirchhoff, bisher in Köln-Nippes, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Neuwied, der Regierungs-Baumeister Vollers von Greiffenberg i. Schl. nach Hirschberg und der Regierungs-Baumeister Capeller von Stolberg nach Königsberg i. Pr.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird vom 3. März d. J. ab wieder eröffnet.

Breslau, den 29. Februar 1892. (376)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Güterverkehr mit Italien. Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 19. Februar 1892. (377)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Süddeutscher Verband. Württembergisch - Elsass - Lothringischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März 1892 gelangt ein neuer Tarif zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze für die Beförderung von Schafen in doppelbödigen Wagen von Württembergischen Stationen nach den Elsass - Lothringischen Stationen Amanweiler, Deutsch-Avricourt und Metz enthält.

Der gleichnamige Tarif vom 10. Juni 1888 wird hierdurch aufgehoben.

München, den 22. Februar 1892. (378)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. Am 1. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Zinkerze von Stationen der Oesterreichischen Südbahn nach Oberschlesien vom 1. Juni 1891 der Nachtrag II mit neuen Ausnahmesätzen für Station Gummern in Kraft. Abzüge dieses Nachtrages können von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 27. Februar 1892. (379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. März d. J. treten für die Beförderung von Knochenmehl bei Bezahlung der Fracht nach dem Ladegewicht bezw. der Tragfähigkeit der Wagen zwischen Altenburg einerseits und Kralup (B. E. B. u. Oe. U. St. E. G.), Lieben (Oe. U. St. E. G.) und Roptok andererseits direkte Frachtsätze bis auf weiteres, längstens aber bis zum 31. Dezember d. J. in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 26. Februar 1892. (380)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland. Von heute ab wird der in der Tabelle II (S. 32) des Anhanges zu dem Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland für die Station München O. B. enthaltene Frachtsatz des Spezialtarifs II à 10000 kg von 3,95 ℳ. auf 2,95 ℳ. für 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 25. Februar 1892. (381)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - Norddeutscher Verband Theil II, Heft 2. Am 1. März 1892 gelangen für Harz, gemeines, bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen folgende direkten Frachtsätze zur Einführung:

	Für 100 kg in Mark	
	nach Grodek	nach Zloczow
von Breslau O. S. Bhf. .	2,98	3,44
„ „ Oderhafen .	3,02	3,48
„ Pöpelwitz-Umschlag	3,01	3,47

Breslau, den 27. Februar 1892. (382)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Güterverkehr. Vom 1. März 1892 ab wird in den vorbezeichneten Verkehren:

1. der Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)“ zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben abgefertigt;
2. bei Versendung lebender Fische, einschliesslich Fischbrut, dem Begleiter gestattet, gegen Lösung einer Personenzugsfahrkarte III. Klasse in dem Wagen, in welchem die Fischbehälter verladen sind, Platz zu nehmen;
3. im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande treten vom 1. März 1892 ab für den Verkehr von den Stationen Klein-Plasten und Möllenhagen der Mecklenburgischen Südbahn nach Station Hermsdorf i. d. M. Ausnahme-Frachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau in Höhe von 0,39 ℳ. bezw. 0,40 ℳ. für 100 kg in Kraft.

Berlin, im Februar 1892. (MG383)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Mais. Dem mit Gültigkeit vom 5. d. Mts. bis zum 30. Juni 1892 eingeführten Ausnahmetarif für Mais von Deutschen Seehafenstationen sind, soweit ein direkter Verkehr von denselben besteht und solcher durch Verwaltungen, welche diesen Ausnahmetarif angenommen haben, vermittelt wird, noch beigetreten: die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn auch bezüglich des Verkehrs von seinen Hafenstationen Lübeck, Rostock und Wismar, der Deutsch-Nordische Lloyd auch bezüglich des Verkehrs von seinen Hafenstationen Rostock Ll. und Warnemünde sowie die Mecklenburgische Südbahn. Der fragliche Ausnahmetarif gilt auch im Verkehr von

den Seehafenstationen des Direktionsbezirks Bromberg mit Ausnahme von Königsberg nach den Binnenstationen der Ostpreussischen Südbahn im Südostpreussischen Verbande.

Berlin, den 24. Februar 1892. (MG384)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Hanseatischer Viehverkehr. Am 1. März 1892 tritt für den Verkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, der Prignitzer Eisenbahn und der Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn andererseits ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben die Verbandstarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nebst Nachträgen

a) für den Hanseatisch-Ostdeutschen Verband vom 1. April 1889;
b) für den Nord-Ostseeverband vom 1. Juli 1888;
c) für den Niederdeutschen Verband vom 1. Juni 1889

bezüglich der Frachtsätze für den Verkehr von und nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,

Der neue Tarif enthält zahlreiche Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze und Ausdehnung der direkten Abfertigung auf eine grosse Anzahl von Stationsverbindungen.

Dagegen treten in vereinzelten Fällen Frachterhöhungen ein, welche jedoch erst vom 15. April 1892 ab Gültigkeit erlangen.

Die bisher im Nord-Ostseeverbande bestandenen direkten Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Kiel-Flensburger Eisenbahn einerseits und Berlin, Hamburg/Lehrter Bahnhof andererseits gelangen ohne Ersatz zur Aufhebung.

Druckexemplare des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Verbandsstationen sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu beziehen.

Berlin, im Februar 1892. (MG385)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. (Berichtigung des Schnittsatzes Schweidnitz-Halbstadt des provisorischen Maistarifes.) Der auf Seite 15 des ab 25. Januar bis 30. Juni 1892 gültigen provisorischen Maistarifes angeführte Schnittsatz in der Relation Schweidnitz-Halbstadt ist von 0,36 auf 0.26 ℳ ermässigt worden.

Breslau, den 26. Februar 1892. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. März d. J. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 36 (Getrocknete Malztreber) für den Verkehr zwischen Schönpriesen einerseits und Colditz, Crimmitschau, Deutschenbora, Döbeln, Dresden, Leipzig, Lommatzsch, Pirna und Riesa andererseits mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 31. Dezember d. J. in Kraft. Die Sätze sind bei diesen Stationen zu erfahren.

Dresden, den 23. Februar 1892. (387)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für Schiefertransporte in Wagenladungen von 10000 kg von Ragaz nach Bremen und Lübeck treten am 1. März d. J. nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Ragaz- { Bremen 273 / Lübeck 298 } Cts. für 100 kg.

Karlsruhe, den 24. Februar 1892. (388)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Zu dem Heft IV des Deutsch-Russischen Verbandgütertarifs (Importtarif nach Russland) vom 20. Dezember 1890 alten/1. Januar 1891 neuen Stils wird mit Gültigkeit vom 18. Februar alten/1. März neuen Stils 1892 ein 2. Berichtigungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält ausser Druckfehlerberichtigungen nur Ermässigungen bestehender Tarifsätze für verschiedene Deutsche, den Russischen Grenzübergängen näher gelegene Stationen.

Druckstücke dieses Berichtigungsblattes können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 23. Februar 1892. (389)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum diesseitigen Lokalgütertarife, sowie dem Gütertarife der Main-Neckarbahnstationen mit Mannheim (Bad.) und Sachsenhausen (Staatsb.) gelangt am 1. März l. J. der XV. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält neben einigen bereits eingeführten Tarifänderungen anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Petroleum und Naphta.

Darmstadt, 27. Februar 1892. (390)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. kommt zu dem Staatsbahngütertarife Hannover-Köln (rechtsrh.) der Nachtrag 16 zur Einführung, welcher u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Köln (rechtsrh.), sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Der Nachtrag liegt bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 26. Februar 1892. (391)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. treten direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Donndorf a. U. und Weinheim, sowie Heilbronn a. Neckar, ferner zwischen Lispenhausen und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen in Kraft.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Februar 1892. (392)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Mais. Mit Gültigkeit vom 1. März bis 30. Juni d. J. gelangt ein Ausnahmetarif für Mais von Seehafenstationen zur Einführung und zwar:

1. im Lokalverkehr
   von Lübeck, Rostock F. F. und Wismar,
2. im Mecklenburgischen Eisenbahnverbande
   von Lübeck, Rostock F. F., Rostock Ll., Warnemünde und Wismar,
3. im Hamburg - Mecklenburgischen Eisenbahnverbande
   von Hamburg L. B., Rostock F. F., Rostock Ll., Travemünde, Warnemünde und Wismar.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Stationen Auskunft.

Schwerin, den 25. Februar 1892. (393)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Oberhessisch - Pfälzischer Güterverkehr. Zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. März d. J. der Nachtrag III, welcher unter anderem einen Ausnahmetarif für Düngemittel enthält, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen. Verkaufspreis 0,15 ℳ

Giessen, den 26. Februar 1891. (394)
Grossherzogliche Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Auf Seite 221 des Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarifs vom 1. Dezember 1888 ist bei Landau Hauptbahnhof der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 5 a von 53,06 auf 52,70 und 5 b von 43,08 auf 42,79 Frcs. pro Tonne abzuändern.

München, den 17. Februar 1892. (395)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württemberg-Saarbrücker Gütertarif vom 1. Dezember 1890. (Theil II, Heft Nr. 4 des Süddeutschen Verbands - Gütertarifs.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1892 wird der Nachtrag I ausgegeben, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält.

München, den 22. Februar 1892. (396)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. April 1891. (Theil II Heft Nr. 2 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1892 gelangt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag I zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält.

München, den 22. Februar 1892. (397)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Thier- etc. Verkehr zwischen Bondorf b. Herrenberg und Badischen Stationen ist der Bahnweg über Bretten einbezogen worden.

Karlsruhe, den 26. Februar 1892. (398)
Generaldirektion.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1892 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält.

München, den 22. Februar 1892. (399)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Stationen Bockenheim, Cöpenick, Eitorf, Lemförde, Herford, Volpriehausen, Groschowitz, Paulinenaue in den Tarif vom 1. April 1891 neu einbezogen, die Frachtsätze der Station Zittau (Sächs. Stsb.) ermässigt und die Frachtsätze einiger anderer Stationen ergänzt.

Altona, den 26. Februar 1892. (400)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Vom 1. März d. J. ab treten im Verkehr zwischen den Stationen Gummersbach und Ründeroth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) einerseits und den Stationen Amsterdam, Dordrecht und Rotterdam der Holländischen Bahn und der Niederländischen Staatsbahn, sowie den Stationen Middelburg und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn andererseits direkte Frachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren der Spezialtarife I und II (Ausnahmetarife B und C) in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 26. Februar 1892. (401)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburger Bahn. Zum Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr (Saarkohlen-Tarif Nr. 9) vom 1. März 1889 gelangt mit Gültigkeit vom 1. März d. J. der Nachtrag VI zur Ausgabe.

Der Nachtrag, welcher zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück käuflich bezogen werden kann, enthält:

1. Entfernungen für die Stationen Alberschweiler, Algringen, Dürrenbach, Grenzingen-Oberdorf, Hirsingen, Hirzbach, Lörchingen, Pfirt, Roppenzweiler, Unter-Barville, Waldighofen, Wasperweiler-St. Quirin, Werenzhausen, Wörth a. d. Sauer, sowie Kochern und Spittel der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;
2. Entfernungen für die Stationen Göttelborn, Quirscheid und Wemmetsweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
3. Frachtsatz für den Verkehr zwischen Neunkirchen (Stumm'sche Koksanlage) und Ueckingen;
4. Berichtigungen.

Köln, den 26. Februar 1892. (402)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis und Reismehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Bielitz	142 ℳ
Mähr.-Ostrau	132 „
Oderberg	121 „
Oswiecim	131 „
Saybusch	145 „
Teschen	147 „
Troppau	128 „
Weisskirchen	135 „
Zauchtl	143 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Bielitz	137 ℳ
Mähr.-Ostrau	127 „
Oderberg	116 „
Oswiecim	126 „
Saybusch	140 „
Teschen	142 „
Troppau	123 „
Weisskirchen	130 „
Zauchtl	138 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Bielitz	178 ℳ
Mähr.-Ostrau	168 „
Saybusch	181 „
Teschen	183 „
Troppau	164 „
Weisskirchen	171 „
Zauchtl	179 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive der tarifmässigen Schleppbahngebühr.

Wien, am 25. Februar 1892. (403)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Wir bringen hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass mit 1. März die Güteraufnahme von und nach allen gesellschaftlichen Stationen der Donau, Theiss, Save und Drau als eröffnet zu betrachten ist.

Ab Regensburg finden wöchentlich mindestens 2 regelmässige Frachtschifffahrten nach Wien statt. Ab Wien wird tägliche Abexpedition der Güter nach Budapest, dann wöchentlich 2malige direkte Frachtschiffverbindung und Abfuhr nach Serbischen, Rumänischen und Bulgarischen Donaustationen, nach Odessa und Levantehäfen, weiters dreimal wöchentliche Frachtschiffverbindung und Abfuhr nach Donaustationen oberhalb und unterhalb Budapest und eine zweimalige Abfuhr nach Donaustationen der Strecke Wien-Linz-Passau geboten.

Ab Budapest wird täglich 1 Frachtendampfer nach Wien abgefertigt, ferner werden tägliche Propellerfahrten bis Titel- beziehungsweise Semlin im Anschlusse an die Theiss- und Save-Frachtdampfer unterhalten.

Die gefertigte Direktion und alle gesellschaftlichen Agentien ertheilen jederzeit prompte Auskünfte über Abfuhrsgelegenheit, Fracht- und Transportbedingungen.

Wien, 25. Februar 1892. (404)
Die Direktion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zündhölzchen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Iglau Oe. N. W. B.	98 ℳ
Battelau	121 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Iglau Oe. N. W. B.	93 ℳ
Battelau	116 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Iglau Oe. N. W. B.	145 ℳ
Battelau	168 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. Februar 1892. (405)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von
A. 336 Personenwagen und
30 Güterzuggepäckwagen,
B. 871 Stück Wagenradsätzen.
C. 1 708 „ Tragfedern } für Wagen,
1 830 „ Spiralfedern }
soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben, soweit die Zeichnungen nicht Normalzeichnungen sind, gegen gebührenfreie Einsendung

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

von 7,50 ℳ für A, von 1,50 ℳ für B und von 1 ℳ für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 9. März d. J., Vormittags 11 Uhr für die Wagen, Vormittags 12 Uhr für die Radsätze und Vormittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermine an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 22. Februar 1892. (406)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Registrirwaagen-Billets

liefert unter Garantie für exacten Druck und Schnitt nach jedem eingesandten Muster, mit und ohne Controllblatt pro Mille von ℳ 4 an

Georg Hölzer,
Heidelberg.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Junger verheiratheter Mann, gelernter **Maschinen-Schlosser, staatlich geprüft** als **Locomotivführer, sucht** gestützt auf prima Referenzen **Stellung** als

Locomotivführer,

Maschinist, Aufseher oder Meister. Gefl. Offerten unter A. 7400 an **Rudolf Mosse, Frankfurt a/M.**

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich am Rhein**

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.

Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

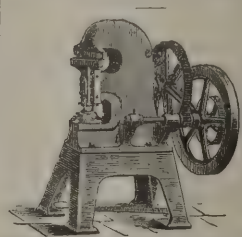
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

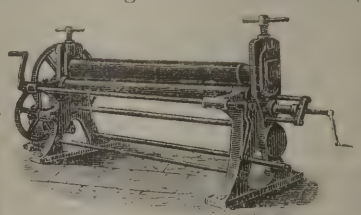
Grösstes Etablissement in dieser Branche.

34 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland!



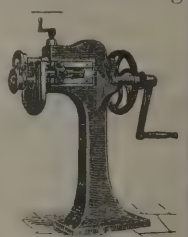
Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.



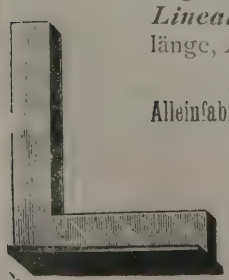
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)

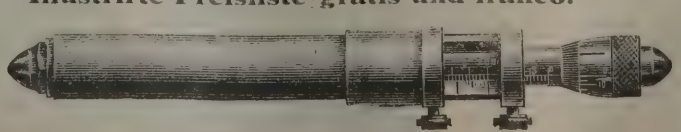
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

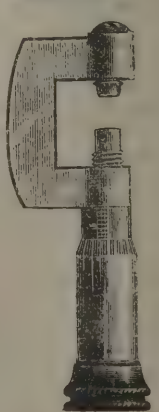
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube, Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von ½—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc. in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 19. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. März 1892.

Inhalt:

Zur Reform der Güterbeförderung.
Die London. Untergrundbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Vereins-Wagenübereinkommen.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Subvention der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.
Zur Einführung des neuen Betriebsreglements.
Die beabsichtigte Transportsteuer in Oesterreich.
Beförderung von Militärpersonen mit Schnellzügen.
Petition der Staatseisenbahn-Unterbeamten.
Auskunft über den Umfang des Verkehres gebrannter geistiger Flüssigkeiten.
Tarifermässigungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Oesterreich.-Ungarische Staatsbahn u. Arad-Temesvarer Bahn.
Vorschriften über die periodische Revision der Wagen.
Die Vintschgauer Bahn.
Eigenes Verschulden eines verunglückten Bahnbediensteten (Rechtsfall).
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Jura-Simplonbahn.
Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn.
Vitznau-Rigibahn.
Aus Russland:
Verkehrsergebnisse im Nov. 1891.
Der Bericht des Finanzministers, betr. das Eisenbahnwesen
Allerhöchster Befehl, betreffend Beseitigung von Missständen.
Zwangsversteigerung der Riga-Tuckumer Bahn.
Vorschriften über Verpachtung des Rechtes zum Verkauf von Zeitungen usw.
Direkte Berichterstattung an den Minister über Eisenbahnvorfälle.
Aus Nordamerika:
Dividenden.
Brückenprojekte für Newyork.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 2/4. 1891.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
4. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform der Güterbeförderung.

Nachdem für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen im Laufe der letzten Jahre mehrfache Verbesserungen (in Bezug auf die Beschaffenheit und innere Ausstattung der Wagen, auf schnellere Beförderung des Durchgangsverkehrs usw.) durchgeführt worden sind, dürfte es an der Zeit sein, auch den Verbesserungen des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen sein Augenmerk zuzuwenden und namentlich dahin zu streben, dass dem Charakter der Eisenbahn gemäss eine schnellere Beförderung der Güter ins Werk gesetzt werde. Nicht mit Unrecht klagen Kaufleute und Industrielle häufig darüber, dass die Beförderung ihrer Sendungen, namentlich für grössere Entfernungen, oft eine so lange Zeit in Anspruch nehme, dass die Ankunft, wenn man die Sendungen mittelst Frachtfuhrwerks auf der Landstrasse befördert hätte, wohl etwas früher erfolgt wäre.

Die Menge der den Eisenbahnen zuströmenden Güter ist seit mehreren Jahren bedeutend angewachsen; verschiedene Eisenbahntechniker haben daraus Veranlassung genommen, Güterzuglokomotiven mit aussergewöhnlicher Leistungsfähigkeit zu konstruiren, um thunlichst mit einer einzigen Lokomotive ebenso viele Wagen fortschaffen zu können, wie jetzt in einem mit 2 Lokomotiven bespannten Zuge geschieht. Derartige Konstruktionen tauchen seit längeren Jahren von Zeit zu Zeit immer wieder auf, haben aber, was gegen ihre Lebensfähigkeit spricht, niemals grössere Verbreitung gefunden. Als Beispiele solcher Konstruktionen sind in neuester Zeit die Lokomotiven der Gotthardbahn, bestehend aus zwei besonderen Maschinen mit einem darüber gelegten gemeinschaftlichen grossen Kessel anzuführen, sowie die nach Amerikanischem Vorbilde konstruirten Lokomotiven der Württembergischen Staatsbahn mit 10 gekuppelten Triebrädern (in Amerika Dekapoden, Zehnfüssler, genannt), welche mit 3 Dampfcylindern und mit radial verstellbaren Endachsen ausgestattet sind. Die Lokomotiven der Gotthardbahn mögen insofern eine gewisse Berechtigung haben, als es sich bei ihnen um die Bewältigung einer langen, gleichförmigen Steigung handelt; die Württembergischen Lokomotiven aber haben auf Bahnlinien mit häufig wechselnden Steigungen zu fahren, so dass ihre grosse Last (mit Einschluss des Tenders etwa 1900 Ctr.) auf den vielen Unterbrechungen der steileren Steigungen einen unnöthigen Transportaufwand an Kohlen usw. erfordern muss. Nicht zu übersehen ist auch, dass aus der komplizirten Konstruktion dem Lokomotivpersonal viele Mehrarbeit durch die Wartung und Schmierung der vielen Bolzen, Gelenke, Hebel, Führungen usw. erwächst, dass die Unterhaltung und Erneuerung den Werkstätten ungewöhnlich viele Mühe und Zeitaufwand verursachen muss, dass die ungefügige Masse der Lokomotiven für das Verstellen einzelner Wagen auf Zwischenstationen, welches bei Güterzügen unvermeidlich ist, sich schlecht eignet, dass sie wegen ihres grossen Gewichtes die Unterhaltung des Oberbaues wesentlich vertheuern muss, und dass, wenn eine solche grosse Lokomotive wegen der Schadhaftigkeit eines

einzelnen Theiles undienstfähig wird, dadurch nahezu die Leistung von 2 gewöhnlichen Lokomotiven dem Betriebe entzogen wird, so dass schliesslich, da auch der Kessel wegen der engen Begrenzung des für ihn verfügbaren Raumes nicht vortheilhaft ausgebildet werden kann, der einzige, vielleicht übrig bleibende Vortheil, bestehend in der Ersparung von Bedienungsmannschaft, reichlich durch die in vorstehendem aufgeführten Nachtheile überwogen wird. Doch nicht genug damit, die schlimmste Folge derartiger Experimente ist darin zu finden, dass der wahre Fortschritt gehemmt und das alte Herkommen der langsamen Güterbeförderung für längere Zeit festgenagelt wird.

Fragt man, weshalb denn auf der Eisenbahn, welche doch vor den anderen Beförderungsmitteln sich durch Schnelligkeit auszeichnen sollte, die Güter so langsam befördert werden, so kann die Antwort nur lauten, dass die schweren Massen der Güterzüge zwar wohl in grosse Geschwindigkeiten gesetzt werden könnten, dass man aber bisher keine ausreichenden Mittel besessen habe, um diese Geschwindigkeit zu beherrschen und im Nothfalle in kurzer Zeit aufzuheben. Das einzige Mittel, welches in dieser Beziehung bisher zu Gebote gestanden hat, bietet die von Hand bediente Bremse dar, aber man muss einmal auf einem Güterzuge, welcher ein Gefälle hinabfährt, sich befunden haben, um wahrzunehmen, wie mangelhaft dieses Mittel ist. Die Bedienungsmannschaft der Bremsen mag zwar einigermaassen gleichmässig über den Zug vertheilt sein, die Bremsen wirken aber schon deshalb, weil die einzelnen Wagen nicht gleichmässig belastet sind, ungleichmässig, und werden auch, wie es nicht anders sein kann, nicht ganz gleichzeitig und gleich stark angezogen. Wenn dann der Zug einen allzu langsamen Gang annimmt, so werden einzelne Bremsen gelöst, die von ihnen abhängigen Wagen gerathen in schnelleren Lauf, stossen auf die vor ihnen befindlichen auf und spannen die Zugketten der nachfolgenden an; dann wieder werden diese oder andere Bremsen fester angezogen und es tritt die entgegengesetzte Wirkung ein, so dass ein abwechselndes Lösen und Anspannen der Zugapparate und dadurch ein Hin- und Herzerren der Wagen entsteht, welches bei langsamerem Gang der Züge erträglich ist, bei rascher Bewegung aber unfehlbar zum Abreissen der Kuppelungen und zum heftigen Aufstossen abgerissener Zugtheile mit daraus folgendem Zertrümmern der Wagen führen würde.

Bei plötzlich eintretender Gefahr gelingt es schon jetzt trotz der langsamen Fahrt der Güterzüge nur selten, dieselben rechtzeitig zum Stehen zu bringen. In dieser Beziehung muss auch darauf hingewiesen werden, dass, als vor einigen Jahren der technische Ausschuss Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf Grund der seit längerer Zeit vorliegenden Erfahrungen und nach eingehender Prüfung der Sachlage neue Vorschriften für die Zahl der zu bedienenden Bremsen in Vorschlag gebracht hatte, die Einführung dieser Vorschriften von verschiedenen Verwaltungen abgelehnt werden musste, weil dieselben schon für die gewöhnliche Fahrzeit der Güterzüge zu einer erheblichen Mehrausgabe infolge der nöthigen Vermehrung des Bremserpersonals geführt haben würde. Es liegt also eigentlich bei dem Eisenbahnbetriebe mit Bezug auf die Güterzüge ein von kompetenter technischer Seite festgestellter Mangel an Maassregeln für die Betriebssicherheit vor.

Eine gründliche Verbesserung dieser Sachlage, d. h. die Ermöglichung der raschen Beförderung der Güterzüge verbunden mit einer genügenden Beherrschung derselben während der schnelleren Fahrt, ist nur durch die Einführung der durchgehenden Bremsen zu erreichen.

Die Amerikaner sind mit der praktischen Anwendung dieses Mittels schon seit längerer Zeit vorangegangen. In Deutschland hat die Badische Verwaltung sich das Verdienst erworben, durch Versuche mit einem derartig ausgestatteten Zuge den von allen Seiten eingeladenen Eisenbahntechnikern zu zeigen, dass ein Güterzug von 100 Achsen, wenn mit durchgehenden Bremsen versehen, ebenso sicher wie ein Eilzug, schnell befördert werden kann. In Belgien sind 1890 ebenfalls die gleichen Versuche mit bestem Erfolg angestellt worden; dort ist man auch nicht bei diesen Versuchen stehen geblieben, sondern hat die Einführung solcher Züge in den praktischen Betrieb in Angriff genommen. Aehnlich steht es in Frankreich.

Man sollte daher auch im Vereinsgebiete recht bald beginnen, die Güterwagen mit durchgehenden Bremsen auszurüsten, um die Güterzüge mit der Schnelligkeit der Personenzüge befördern zu können. Dabei würden die einzelnen Züge wohl nur wenig länger, als halb so lang wie bisher gemacht werden können, weil die Lokomotiven eine grössere Fahrgeschwindigkeit (sei es, dass sie ohne weiteres dafür geeignet sind, sei es, dass sie dafür mittelst geringer Aenderungen eingerichtet werden müssen) wohl nur mit einer kleinen Einbusse an Zugkraft werden leisten können. Im allgemeinen wird damit aber ein Verlust an Leistungsfähigkeit nicht verbunden sein, weil in der gleichen Zeit viel grössere Wege zurückgelegt werden, weil die Züge nicht mehr auf einzelnen Zwischenstationen nutzlos längere Zeit festliegen müssen, um nachfolgende Personenzüge vorbei zu lassen, und weil auf den Stationen mit kürzeren, besser zu übersehenden und leichter zu handhabenden Zügen schneller manövrirt werden kann. Es ist deshalb mit Sicherheit anzunehmen, dass die Güterzuglokomotiven mit den kürzeren Zügen reichlich die doppelte Kilometerzahl zurücklegen, also mindestens die gleiche Leistungsfähigkeit wie bisher besitzen werden.

Mit der grösseren Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge allein ist es aber nicht gethan; es gilt noch mit einem anderen Hinderniss gründlich aufzuräumen, und zwar handelt es sich um den grossen Zeitverlust, welcher mit dem Rangirgeschäft der Wagen auf den Haupt- und den Uebergangsbahnhöfen verbunden ist. Um zu zeigen, wie gross dieser Verlust ist, möge als Beispiel angeführt werden, dass Güterwagen, welche auf ihrer Fahrt Dresden zu passiren, dort aber gar nichts zu thun haben, durch das Rangiren auf den einzelnen Bahnhöfen und den Transport über dieselben durchschnittlich, wie eine besondere Untersuchung ergeben hat, in Dresden $2^1/_2$ Tage nutzlos aufgehalten werden. Diese Verzögerung kann ganz wesentlich durch das System des Rangirens mittelst Ablaufgeleisen abgekürzt werden, bei welchen man bekanntlich von einer erhöhten Stelle aus einzelne Wagen oder Wagengruppen durch ihr eigenes Gewicht hinablaufen lässt, um sie am Fusse des Gefälles mittelst verschiedener Geleisabzweigungen in die für die einzelnen Bahnrichtungen bestimmten Sammelgeleise zu vertheilen. Derartige Einrichtungen sind bereits seit längeren Jahren auf einer Anzahl Deutscher Bahnhöfe mit bestem Erfolg im Betriebe; für Dresden ist zur Beseitigung des oben erwähnten Missstandes ein grosser gemeinschaftlicher Güterbahnhof mit musterhaft angeordneter Zusammenstellung verschiedener Gruppen von Ablaufgeleisen im Bau. Im allgemeinen ist aber zu beklagen, dass dieses System noch immer nicht in so ausgedehntem Maasse in Anwendung gebracht ist, wie es der grosse damit zu erreichende Vortheil erwarten lassen sollte.

Durch die beiden im vorstehenden aufgeführten Mittel (durchgehende Bremsen und Ablaufgeleise) kann für die Beförderung der Güter ein ganz bedeutender Zeitgewinn erreicht werden. Es ist im Grunde nicht einzusehen, warum nicht, zunächst für Stückgüter, bei gut eingerichtetem Ein- und Ausladedienst eine fast ebenso rasche Beförderung durchgeführt werden könnte, wie eine solche für Sendungen thatsächlich stattfindet, welche in Packete von je 5 kg vertheilt der Postverwaltung übergeben, aber auf der Eisenbahn befördert werden.

Der Einwand ist nun zwar naheliegend, dass der Vorschlag zwar gut gemeint, aber nicht ausführbar sei, weil die Durchführung ganz erhebliche Ausgaben erfordere; allein bei näherer Prüfung wird man finden, dass den bedeutenden Ausgaben auch ganz bedeutende Ersparnisse gegenüberstehen und dass letztere, wie folgt, zu begründen sind:

1. Die Zahl der Leute, welche zur Bedienung der Bremsen jetzt den Güterzügen beigegeben werden muss, und die jährlich dafür aufzuwendende Summe ist eine erhebliche. Die Bedeutung dieser Ausgabe dürfte aus dem, was vorher hinsichtlich der Vorschriften für die Zahl der zu bedienenden Bremsen erwähnt ist, deutlich erhellen. Bei durchgehenden Bremsen kann die Zahl dieser Leute ganz erheblich vermindert werden.

2. Mit dem vorhandenen Wagenpark kann, da bei jeder einzelnen Sendung sehr erheblich an Zeit gespart wird und zwar bei längeren Wegen mehrere Tage, der einzelne Wagen viel öfterer benutzt werden. Es wird daher bei zunehmendem Verkehr nicht nöthig sein, weitere Wagen anzuschaffen und können solche Unsummen, wie in den letzten Jahren für die Anschaffung neuer Wagen verausgabt sind, künftig gespart werden. Auch der Ersatz der infolge der Abnutzung abgängigen Wagen durch neue wird in den meisten Fällen unnöthig werden.

3. Die Betriebssicherheit wird gegenüber dem jetzigen Zustande, wo nur ein Theil der Wagen mit Bremsen ausgestattet ist, und diese erst auf ein vom Lokomotivführer gegebenes und am Schlusse der langen Züge oft nicht gehörtes Signal nach Verlauf einer kurzen, aber für die Abwendung der Gefahr immerhin allzu langen Zeit in Thätigkeit gesetzt werden, wesentlich durch die schnell und auf alle Räder des Zuges wirkenden Bremsen erhöht. Es braucht wohl hier nicht näher auseinandergesetzt zu werden, wie hoch der Gewinn des Vermeidens eines Zusammenstosses von Zügen anzuschlagen ist.

Einen besonderen Vortheil bietet die raschere Beförderung der Güterzüge dem Betriebe auch noch dadurch, dass die Schwierigkeit, bei lebhafterem Verkehr die Güterzüge durchzubringen, aufgehoben wird. Die langsam fahrenden Güterzüge müssen jetzt oft auf einzelnen Zwischenstationen mehr oder weniger lange zurückgehalten werden, um nicht den nachfolgenden Personenzügen den Weg zu versperren; bei Verspätungen oder sonstigen Störungen mehren sich die Schwierigkeiten in solcher Weise, dass auch der Personenverkehr darunter zu leiden hat. Sehr einfach gestaltet sich aber die Verfügung über die Gesammtheit der Züge, wenn die Güterzüge ebenso rasch fahren, wie die Personenzüge und daher alle Züge ungehindert einander in kurzen Zeitabständen folgen können.

Die Einführung der in vorstehendem besprochenen Verbesserungen erfordert selbstverständlich nicht nur Geld, sondern auch Zeit. An den Güterwagen können die durchgehenden Bremsen nur nach und nach angebracht werden, da stets nur ein kleiner Theil des Wagenparks zu diesem Zweck aus dem Betrieb genommen werden kann. Man wird ebenso wie bei der Einführung der durchgehenden Bremsen an den Personenwagen verfahren müssen und anfänglich nur einzelne geschlossene Güterzüge mit durchgehenden Bremsen im Betrieb haben können. Auch die weitere Ausdehnung der Herstellung von Ablaufgeleisen wird einen längeren Zeitaufwand erfordern, weil damit der Umbau der Güterbahnhöfe verknüpft ist. Um so mehr ist es aber geboten, mit diesen Verbesserungen recht bald und durchgreifend zu beginnen, da das Verlangen nach einer rascheren Beförderung der Güter doch voll berechtigt ist und daher früher oder später berücksichtigt werden muss, und da die vorgeschlagenen Verbesserungen nicht in mehr oder minder zweifelhaften Projekten bestehen, sondern auf thatsächlich bereits bestehenden Ausführungen fussen. Möge das Vereinsgebiet mit seinen Eisenbahneinrichtungen nicht hinter den anderen Kulturländern zurückbleiben!

Die Londoner Untergrundbahnen.

Die Londoner Untergrundbahnen sind bisher entweder fragmentarisch oder in vorwiegend einseitiger Weise beschrieben worden. Die vortrefflichen Abhandlungen von Barry und Baker in den Veröffentlichungen der Englischen Institution der Civilingenieure erstrecken sich wesentlich nur auf die baulichen Verhältnisse der Untergrundbahnen; die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse kommen darin schlechter weg. Andere Schriften, wie die von Sérafon, Rea u. a., gehen über den Rahmen einer allgemeinen Schilderung kaum hinaus. Um so mehr ist es zu begrüssen, dass der Regierungs-Baumeister Troske die vorhandene Lücke durch eine Reihe von Aufsätzen auszufüllen unternommen hat, die, zuerst in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" veröffentlicht, nunmehr in einer besonderen Schrift unter dem obenstehenden Titel zusammengefasst worden sind.*)

Es liegt hier ein Sammelwerk vor, welches mit seltenem Fleisse zusammengestellt ist. Der ausgewählte Stoff stellt in übersichtlicher Anordnung eine fortlaufende Kette des Interessanten und Belehrenden dar. Namentlich ist auch die Stellung der Untergrundbahnen im gesammten Londoner Verkehrswesen zum vollen Verständniss gebracht.

Das im Format dieser Zeitung erschienene Buch zerfällt in zwei Abschnitte. Der erste behandelt die mit Dampf, der zweite die mit Elektrizität betriebenen Untergrundbahnen. Der erste ist 80 Seiten stark und enthält nicht weniger als 118 trefflich ausgeführte Textbilder; der zweite hat 21 Seiten Text mit 34 Textabbildungen. Ein Uebersichtsplan der Bahnanlagen und die genaue Zeichnung einer Untergrundlokomotive der Metropolitan-Distriktbahn sind der Schrift als Tafeln beigegeben.

Zu den mit Dampf betriebenen Untergrundbahnen gehören die innere Ringbahn mit den erweiterten Linien und der Abzweigung an der Bakerstreet-Station — die St. John's Wood-Linie und ihre Fortsetzung —, dann die Ostlondonbahn und die Whitechapel-Erweiterung, die den Zusammenhang zwischen der Ostlondonbahn und der inneren Ringbahn herstellt.

Die neue elektrisch betriebene City- und Südlondonbahn (vergl. Nr. 97 S. 949 Jahrg. 1890 d. Ztg.), dann die nach gleichen Gesichtspunkten entworfene, jetzt im Bau begriffene Centrallondonbahn und einige Vorschläge für weitere Anlagen dieser Art sind im zweiten Abschnitt besprochen.

Dem Ganzen sind einige Bemerkungen über den Londoner Verkehr und seinen Umfang im Verhältniss zum Berliner Verkehr voraufgestellt. In London reisen jährlich 560 Millionen Personen, davon auf den Untergrundbahnen 120 Millionen. Der Gesammtverkehr von Berlin beläuft sich auf 170 Millionen Personen, wovon 18 Millionen auf der Stadtbahn, 32 Millionen auf den Eisenbahnen überhaupt befördert werden.

Diesen Bemerkungen folgt in Kapitel 1 eine übersichtliche Beschreibung des Untergrundbahnnetzes mit seinen Anschlüssen, namentlich im Hinblick auf die Eigenthums- und Betriebsverhältnisse. Auf der inneren Ringbahn selbst verkehren die Züge mit starrer Regelmässigkeit. Dem Fahrplan liegen die drei „Ringbetriebe" zu Grunde, der innere Ring, der Mittel- und Aussenring. In diese Betriebsgruppe greifen zahlreiche Zugverkehre der Aussenstrecken rhythmisch ein, die über die Ostlondonbahn und die Whitechapel-Erweiterung einerseits, das „X" von Earls Court und die Bishops Road-Abzweigung andererseits geführt werden. Die Züge der Bakerstreet-Abzweigung gehen auf die Ringbahn nicht über. Die erweiterten Linien bilden die Grundlage für ein zweites, von dem der inneren Ringbahn vollkommen getrenntes System von Zügen, deren Fahrplan unregelmässig den Bedürfnissen des Verkehrs angepasst ist. Die Gesammtlänge aller zweigeleisigen Untergrundbahnen beträgt rund 35 km.

Das zweite Kapitel ist der baulichen Ausführung der Untergrundbahnen gewidmet. Diese gehört unstreitig zu dem Glänzendsten, was die Ingenieurkunst je geleistet hat. Die

*) Verlag von Julius Springer, Berlin.

Schwierigkeiten, welche sich dem Unternehmen entgegenstellten, waren unsägliche. Schon die Trassirung der Bahnen war keine leichte. Die Linien haben vollkommen den Charakter von Gebirgsbahnen, sie besitzen zahlreiche verlorene Gefälle, von deren tiefsten Punkten das Wasser durch Auspumpen beseitigt werden muss. Namentlich unter der Uferstrasse an der Themse — dem Thames Embankment —, wo der Scheitel des Bahntunnels auf einer längeren Strecke unter dem Fluthspiegel der Themse liegt, sind die Dampfpumpen fast unablässig in Betrieb. Hierzu kommt die erschwerte Lüftung, die — gleichviel ob Aufbrüche, Abzugsschlote oder Winderäder angewendet worden sind — zu keinem befriedigenden Ergebniss geführt hat. Die zahlreichen Verlegungen städtischer Kanalrohre und des unterirdischen stark wasserführenden Fleetgrabens, das Unterfangen zahlloser Gebäude haben ausserordentliche Schwierigkeiten bereitet. Die Schwierigkeiten, welche der Bau der Ostlondonbahn bereitet hat, sind ähnlicher Art, ihre Lüftung ist noch weit mangelhafter.

Aus dem späteren fünften Kapitel sei hier vorweg genommen, dass die Herstellungskosten der inneren Ringbahn nach Troske für das Kilometer auf dem der Metropolitanbahn gehörigen Abschnitt 7, auf dem Abschnitt der Distriktbahn 8,8 Millionen Mark betragen haben. Der kostspieligste Theil der ganzen Anlage ist der beiden Gesellschaften gemeinsam gehörende östliche Abschnitt, der alles in allem 23 247 000 ℳ für das Kilometer gekostet hat. Die Ostlondonbahn hat nur 3 bis 4 Millionen für das Kilometer erfordert, abgesehen von dem in ihr liegenden altberühmten Brunel'schen Themsetunnel. Die Berliner Stadtbahn kostete rund 5 Millionen Mark für das Kilometer oder 5,6 Millionen einschl. der noch unveräusserten Grundstücke.

In Kapitel 3 sind die Sicherungsanlagen besprochen. Dem geht eine kurze Erörterung des Oberbaues voraus. Auf der Metropolitanbahn wiegt das laufende Meter Geleis mit hölzernen Querschwellen 272,2 kg, gegenüber den Gewichten des normalen Oberbaues — mit 11 Schwellen auf eine Schienenlänge von 9 m — von 151 kg bei eisernen und 166 kg bei hölzernen Querschwellen. Die in den Fahrstrassen liegenden Weichen sind durchweg mit Schubstangenverriegelung versehen.

Das Blocksystem der Untergrundbahnen ist neuerdings mit den Weichen- und Signalverschlüssen im Stellwerk in abhängige mechanische Verbindung gebracht worden, eine Einrichtung, die auf den übrigen Bahnen im allgemeinen noch fehlt. Die Distriktbahn hat das System von Sykes, die Metropolitanbahn das von Spagnoletti eingeführt. Auch die Betriebsweise eingeleisiger Bahnen — Zugstab- und Zugpilotensystem — ist von Troske berührt. Sie wird in London dann angewendet, wenn bei zweigeleisiger Bahnanlage das eine Geleis zeitweise unfahrbar werden sollte.

Der Besprechung der Betriebsmittel und damit im Zusammenhang stehenden Einrichtungen widmet Troske im weiteren Kapitel einen breiteren Raum. Die auf den Untergrundbahnen verkehrenden Lokomotiven sind nach den verschiedenen Betriebsgesellschaften verschieden gebaut. Ihre Bauart ist im ganzen und in den Einzeltheilen — Drehgestelle, Vorrichtungen zur Dampfverdichtung, Feuerung usw. — genau besprochen. Die Untergrundmaschinen der Metropolitanbahn und der Distriktbahn wiegen betriebsfähig $47^1/_3$ t, die der Nordwestbahn $46^2/_3$ t usw. Auch die Personenwagen sind eingehender Besprechung unterzogen und in ihren Einzelheiten — Räder, Drehschemel, Gestelle, Kuppelungen, Achsbuchsen, Bremsen usw. — besprochen. Die Besprechung dehnt sich auch auf die Reparaturwerkstätten der Metropolitan- und Distriktbahnen zu Neasden und Lillie Bridge aus.

Im letzten Kapitel des ersten Theiles finden sich Erörterungen über die Zugförderung, Verkehrsverhältnisse, Anlage- und Betriebskosten und einige Bemerkungen über die Verwaltungsinstanzen. Fahrkartenprüfung, Betriebszeit, Fahrplan, Zugstärke, Geschwindigkeit, Bremsung, Beleuchtung der Züge sind die den Zugdienst betreffenden Hauptpunkte. Die Zahl der Züge beträgt auf den Innenringstrecken täglich rund 550 auf beiden Geleisen. Die Station Kings Cross, welche 4 durchgehende Geleise hat, wird täglich von rund 1 200 Zügen — die Güterzüge eingerechnet — durchfahren. Auf der inneren Ringbahn mit den erweiterten Linien und der Bakerstreet-Abzweigung fahren täglich 1 700 Personenzüge, 416 Güterzüge und 107 fahrplanmässige Leerlokomotiven, zusammen 2 115 Züge und 107 Lokomotiven. Die Zahl der Reisenden betrug 1890: 84 289 282 auf der Metropolitanbahn bei einer Einnahme von 12 845 760 ℳ, auf der Distriktbahn 35 752 764 bei 7 574 015 ℳ Einnahmen, ohne den Zeitkartenverkehr. Der Verkehr in der III. Klasse nimmt stetig zu. Die Benutzung der einzelnen Klassen stellt sich auf der Distriktbahn wie folgt:

	Zahl der Reisenden			
			vom Hundert	
	im I. Halbjahr 1889	im II. Halbjahr 1889	im I. Halbjahr	im II. Halbjahr
I. Klasse	1 505 223	1 322 575	8,79	7,78
II. „	3 266 647	2 930 462	19,08	17,23
III. „	12 348 868	12 749 414	72,13	74,99
zusammen	17 120 738	17 002 451	—	—

Die Fahrpreise wechseln mit der Entfernung, aber ungleichmässig. Die Verzinsung des Anlagekapitals ist eine durchaus ungenügende.

Güterverkehr kommt nur auf dem nördlichen Abschnitt der inneren Ringbahn in Betracht. An die erweiterten Linien sind in der City die Güterstationen Farringdonstreet der Nordbahn, Smithfield der Westbahn und Whitecrosstreet der Mittellandbahn angebaut. Ausser diesen hochinteressanten eigenartigen Anlagen bespricht der Verfasser noch den Güterbahnhof Broadstreet, welcher eigentlich dem Untergrundsystem nicht mehr angehört, ausführlich. Er erörtert die maschinellen Anlagen, wie Aufzüge, Drehscheiben, dann die Schuppeneinrichtung und die Betriebsweise.

Im zweiten Theil der Schrift behandelt der Verfasser die elektrisch betriebenen Untergrundbahnen. Die City- und Südlondonbahn, über welche auch in dieser Zeitung seinerzeit Mittheilungen gebracht wurden, ist mit besonderer Ausführlichkeit beschrieben, was um so verdienstlicher ist, als sich Zusammenhängendes über diese Bahn in gleich erschöpfender Ausführlichkeit bisher nirgends findet. Der Verfasser kann für die auf diesen Theil verwendete Mühe des Dankes derjenigen, welche die Anlage ähnlicher Bahnen für andere Städte im Auge haben, gewiss sein, denn es werden ihnen hier zahlreiche wichtige Fingerzeige geboten. Die Bahn selbst mit den Stationen, die Druckwasseraufzüge, Pumpen- und Maschinenanlage, Entwässerung, Lüftung, der Oberbau, die Signaleinrichtungen, die Betriebsweise sind ausführlich erörtert. Der Besprechung der Betriebsmittel folgt dann eine Darlegung der Verkehrsverhältnisse. Die Bahn hat im ersten Halbjahr 1891 2,4 Millionen Reisende befördert mit durchschnittlicher Platzausnutzung von 53 %. Die Anlagekosten betragen für beide Geleise $3^1/_3$ Millionen Mark für das Kilometer einschliesslich der Betriebsmittel oder rund $3^1/_5$ Millionen ohne diese. Die Kosten des elektrischen Betriebes belaufen sich auf 57,9 ₰ für 1 km, gegen 18,1 ₰, wie früher veranschlagt war.

Am Schlusse seiner Schrift berührt Troske noch die im Bau befindliche Centrallondonbahn und die Entwürfe, welche den Bau von 5 weiteren ähnlichen Bahnen betreffen.

Nach dem reichen Inhalt des Buches wird es von der Eisenbahnwelt gewiss mit lebhaftem Interesse entgegengenommen werden. Km.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Wagenübereinkommen. Der im September 1891 ausgegebene III. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 691 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Subvention der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Im Herrenhause berichtete der gewesene Präsident der Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, über diese Regierungsvorlage (s. Nr. 13 S. 138 d. Ztg.) und empfahl deren Annahme auf das Dringendste, welche auch einstimmig erfolgte. Aus seinem Berichte sei nur folgende Schlussstelle hervorgehoben:

„Die Budgetkommission hat nun nach eingehender Prüfung der Verhältnisse die Ueberzeugung gewonnen, dass die jetzige Verwaltung der Gesellschaft bemüht ist, zu diesem Zwecke mitzuwirken und für die für Oesterreich wichtige Mission, seine Handelsinteressen im Osten aufrechtzuerhalten. Ebenso sei Vorsorge getroffen, dass in den Ausgaben entsprechende Reduktionen eintreten, und insbesondere werde seitens der gesellschaftlichen Werke der Preis für die zum Schiffsbetriebe nöthige Kohle auf das Niedrigste bemessen. Die in der letzten Zeit geführten Verhandlungen mit der Ungarischen Regierung haben der Gesellschaft namhafte Erleichterungen und eine neue Einnahme verschafft. Eine ausschlaggebende Wirkung könne jedoch nur durch die Aufhebung der Ungarischen Transportsteuer gewärtigt werden, und es müsse in Uebereinstimmung mit der diesfälligen Resolution des Abgeordnetenhauses der lebhafte Wunsch ausgesprochen werden, dass die Regierung ehestens alle erforderlichen Schritte einleiten möchte, um die Befreiung der Donauschifffahrt von jeder Abgabe von Waaren, so lange sie sich an Bord der Schiffe befinden, zu erzielen und zu erhalten. Die der Gesellschaft zu gewährende Unterstützung sei zwar eine namhafte, sie stehe jedoch in keinem ungünstigen Verhältnisse zu den an verschiedene Eisenbahnen geleisteten Subventionen und sichere dem Staate wichtige Rechte und die Erfüllung einer höchst bedeutenden militärischen und handelspolitischen Aufgabe. Die Budgetkommission befinde sich daher nicht nur in Uebereinstimmung mit der durch die Vorlage verfolgten Absicht, sondern sie müsse insbesondere die von der Regierung diesfalls unternommenen Schritte als besonders verdienstvoll und zeitgemäss erklären."

Nachdem diese Gesetzesvorlage beide Häuser des Reichsrathes passirt hat, so ist deren Sanktion als Gesetz baldigst zu erwarten.

Zur Einführung des neuen Betriebsreglements.

Ausser der Bekanntgabe des Entwurfes dieses Betriebsreglements (s. Nr. 11 S. 115 d. Ztg.) erschien dem K. K. Handelsministerium noch eine andere wichtige Vorarbeit erforderlich. Die in dem jetzigen, sowie in dem neuen Betriebsreglement geregelten Verhältnisse werden nämlich auch mehrfach in bestehenden Gesetzen, sowie in einer Reihe Verordnungen, Kundmachungen, Judikaten, von zu dem ersteren Reglement ergangenen Erläuterungen und sonstigen Durchführungsvorschriften behandelt. Eine übersichtliche Zusammenstellung dieses umfangreichen Materials besteht nicht und würde dieselbe mit dem Beginn der Wirksamkeit des neuen Betriebsreglements wegen der vielfach vollständig geänderten Anordnung des Stoffes, sowie auch mit Rücksicht darauf ihre praktische Bedeutung verlieren, dass in Anbetracht der zum Theil verschiedenen Prinzipien, welche dem neuen Betriebsreglement zu Grunde liegen, eine Reihe der in Rede stehenden Durchführungserlasse usw. vollständig ausser Geltung treten wird. Dagegen wird der sachliche Inhalt des grössten Theiles derselben auch in Zukunft seine Gültigkeit beibehalten. Der Oberinspektor der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Regierungsrath Dr. Max Freiherr v. Buschmann, hat sich nun der mühevollen Aufgabe unterzogen, in dieser Beziehung eine für die Oeffentlichkeit bestimmte Zusammenstellung zu liefern, zu deren Verfassung derselbe mit Rücksicht auf seine hervorragende Mitarbeiterschaft bei den Arbeiten über das neue Betriebsreglement wohl vorzugsweise geeignet erscheint. Die betreffende Arbeit wird ausser einer genauen vergleichenden Nebeneinanderstellung des Textes des neuen Betriebsreglements mit jenem des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bei jedem Paragraphen des ersteren alle auf die in demselben behandelten Fragen bezugnehmenden, als noch in Geltung befindlich zu erachtenden bestehenden Gesetze, Verordnungen, Erlasse usw. wörtlich oder wenigstens auszugsweise anführen. Auch wird, was für die Zeit des Uebergangs vom alten zum neuen Betriebsreglement von besonderer Wichtigkeit ist, durch entsprechende Vorweisungen und Uebersichten die Möglichkeit gegeben sein, die korrespondirenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und des alten Betriebsreglements, sowie umgekehrt jene des neuen Betriebsreglements rasch und sicher auffinden zu können. Den Druck und Verlag des Werkes hat die Manz'sche Hof-Verlags- und Universitäts-Buchhandlung übernommen.

Die beabsichtigte Transportsteuer in Oesterreich.

Von fast allen Handelskammern, Gewerbevereinen und anderen Körperschaften werden energische Vorstellungen und Petitionen gegen diese Steuer unter Darlegung der Schädlichkeit derselben erhoben. Einer diesbezüglichen Deputation gegenüber betonte der Handelsminister den namhaften Ausfall in den Einnahmen der Staatsbahnen, welcher durch die Erhöhung der Betriebskosten noch empfindlicher werde, und wies auf die Nothwendigkeit hin, diesen Zustand mit Rücksicht auf die Erhaltung des Gleichgewichts im Staatshaushalt zu saniren.

Einer anderen Deputation erwiderte der Finanzminister, dass die Staatsbahnen bei den jetzigen Frachten nicht bestehen können und unbedingt in die Nothwendigkeit versetzt werden würden, binnen kurzem ihre Tarife zu erhöhen. Die Folge davon müsste sein, dass die Privatbahnen gleichfalls mit den Tarifen in die Höhe gehen würden. Für den Export sei es nun ziemlich gleichgültig, ob eine Tariferhöhung erfolgt oder eine Transportsteuer eingeführt wird, durch welche die Staatsbahnen der Nothwendigkeit enthoben würden, eine Hinaufsetzung der Tarife vorzunehmen. Uebrigens sei die Frage noch nicht definitiv entschieden.

Beförderung von Militärpersonen mit Schnellzügen.

Anlässlich eines diesbezüglich vorgekommenen Falles hat die gemeinschaftliche Direktorenkonferenz infolge der Aufforderung des Kriegsministeriums nachfolgenden Beschluss gefasst: „Die Beförderung von Militärmannschaft in dringenden Fällen mit Schnellzügen in der II. Wagenklasse ist zuzulassen, wenn hierfür eine entsprechende Ordre vorgewiesen wird und von seiten des Aerars die Militärfahrgebühren der II. Klasse entrichtet werden."

Petition der Staatseisenbahn-Unterbeamten.

Dieselben haben ihre Wünsche in einer Petition zusammengefasst. In erster Linie wurde um eine Besserung der materiellen Lage gebeten; ferner wird betont, dass die Unterbeamten, welche definitiv angestellt sind, die gleichen Pflichten wie die Beamten hätten, während ihre Rechte sehr gering seien, indem sie eine Zwitterstellung zwischen Beamte und Dienern einnehmen. Der Tenor der Petition liegt in der Bitte um Abschaffung der Klasse der Unterbeamten und Einreihung derselben in den Beamtenkörper. Die Abgesandten der Unterbeamten von sämmtlichen Direktionsbezirken der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, Beamte von Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Prag, Pilsen, Lemberg-Czernowitz, Krakau und Triest, überreichten dem Präsidenten der Oesterreichischen Staatseisenbahnen, Herrn Ritter von Bilinski, die Petition. Die Deputation wurde dann vom Handelsminister Marquis von Bacquehem empfangen, welcher ihnen eine tröstliche Erledigung in Aussicht stellte.

Auskunft über den Umfang des Verkehres gebrannter geistiger Flüssigkeiten.

Das Güterexpedit einer Oesterreichischen Bahnverwaltung hatte die von einem Hauptzollamte abverlangten Auskünfte über den Umfang des Verkehres gebrannter geistiger Flüssigkeiten, wegen Mangel der Ermächtigung hierzu, seitens der vorgesetzten Bahndirektion, abgelehnt. Diese wurde jedoch vom K. K. Handelsministerium, unter Bezugnahme auf die betreffende Bestimmung des Branntweinsteuergesetzes, angewiesen, unverweilt die erforderliche Anordnung zu treffen, damit die Ertheilung der von den Finanzbehörden abverlangten Auskünfte seitens der untergeordneten Dienststellen im vorliegenden, wie auch in künftigen Fällen keiner Schwierigkeit begegne.

Die Tarifermässigungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Infolge des auf Grund der Konzessionsbestimmungen gestellten Verlangens der Regierung, dass die Nordbahn das Barême der Staatsbahnen einführe, haben die gesellschaftlichen Berechnungen ergeben, dass diese Einführung ein

Sinken der Dividende aus dem öffentlichen Eisenbahnunternehmen unter den Betrag von 100 fl. nicht zur Folge haben werde. Auf Grund dieser Berechnungen wird nämlich für das Jahr 1892 ein Ueberschuss über die Dividende von 100 fl. aus dem Hauptnetze von rund 1,8 Millionen Gulden angenommen, indem davon ausgegangen wird, dass auf Grund mehrjähriger Erfahrung eine Steigerung der Einnahmen um rund 400 000 fl. im Jahre 1892 vorauszusetzen ist. Der finanzielle Effekt, welcher von der Einführung des Gütertarifes der Staatsbahnen zu erwarten sei, werde aber äusserstenfalls an den Betrag von 1,8 Millionen hinanreichen. Demgegenüber ist in der im Handelsministerium abgehaltenen Konferenz von dem Vertreter der Nordbahn, Hofrath Jeitteles, geltend gemacht worden, dass das Erträgniss des Jahres 1891 jenes des vorangegangenen Jahres kaum erreichen werde, weil die Ausgaben sich erheblich gesteigert haben und weil die Einführung des Kreuzerzonentarifs die Einnahmen der Gesellschaft beeinflusste. Was das Jahr 1892 anbelangt, so käme in Bezug auf dasselbe die Vermehrung der Zinsenlast für die Prioritäten im Betrage von 200 000 fl., ferner die mehreren Beamtenkategorien und den Dienern der Gesellschaft zugestandenen Aufbesserungen in Betracht. Mit Rücksicht hierauf sei die Grenze für die Tarifermässigung enger gezogen. Innerhalb der faktischen Grenzen, wie sie aus den Aufstellungen der Nordbahn sich ergeben, sei die Gesellschaft zu Tarifermässigungen bereit. Die von der Nordbahn vorgelegten Daten werden nunmehr seitens des Handelsministeriums zunächst einer genauen Prüfung unterzogen werden.

Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn und Arad-Temesvarer Bahn.

Mit dem 1. März des laufenden Jahres ist eine Bestimmung des Vertrages in Kraft getreten, welcher zwischen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn und der Ungarischen Regierung im Vorjahre abgeschlossen worden ist. Von diesem Tage ab ist nämlich die Arad-Temesvarer Bahn, welche bisher eine vom Staate verwaltete Privatbahn darstellte, ins Eigenthum der Ungarischen Regierung übergegangen und zwar durch Vermittelung der Oesterreich-Ungarischen Staatsbahn, bezüglich welcher in dem oben erwähnten Vertrage die erforderlichen Maassnahmen festgesetzt erscheinen. Die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn hat sich nämlich darin verpflichtet, die nach der tilgungsplanmässigen Verloosung vom 1. September 1891 noch verbliebenen 16 470 Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 3,29 Millionen Gulden in Silber im Wege einer ausserordentlichen Verloosung bezw. Kündigung mit der Fälligkeit für 1. März 1892 zur Rückzahlung zu bringen. Die diesfälligen Kundmachungen sind bereits wiederholt erschienen und befindet sich bis auf wenige Stücke der gesammte Betrag in Händen der Staatsbahn. Für jene Summe von Prioritäten, welche nicht in natura übergeben werden können, wird die Verwaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn der Ungarischen Regierung die zur Einlösung derselben erforderlichen Baarmittel zur Verfügung stellen. Die Einlösung der am 1. März fällig gewordenen Kupons der Prioritäten obliegt noch der Arad-Temesvarer Bahn, dagegen hat die Staatsbahn den von diesen Kupons für die 2 Monate Januar und Februar entfallenden Theilbetrag der Arad-Temesvarer Bahn baar zu vergüten. Weiter hat die Staatsbahn die Verpflichtung übernommen, bis 1. März der Ungarischen Regierung die sämmtlichen 11 406 Aktien der Arad-Temesvarer Bahn zu übergeben. Für die lastenfreie Uebergabe der Aktien und Prioritäten hat sich die Ungarische Regierung zur Zahlung einer der bisherigen Staatsgarantie vollkommen gleichen Annuität im Betrage von 288 745 fl. vom 1. März 1892 an bis 1. September 1958, mit welchem Tage die Konzession abläuft, verpflichtet. Die Ungarische Regierung hat weiter die Verpflichtung übernommen, spätestens bis Ende des laufenden Jahres die Forderung der Staatsbahn auf diese Annuität gebühren- und stempelfrei entweder primo loco auf den Linien der Arad-Temesvarer Bahn oder auf den verstaatlichten Ungarischen Linien der Staatsbahn unmittelbar hinter dem für die Einlösungsrente bestellten Pfandrechte grundbücherlich einverleiben zu lassen. Für die Staatsbahn erwächst aus dieser Transaktion weder eine Belastung noch ein Gewinn. Der formelle Uebergang der Prioritäten und Aktien ist am 1. März seitens der Organe der Staatsbahn in Budapest erfolgt.

Vorschriften über die periodische Revision der Wagen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat diesbezüglich folgende Bestimmungen getroffen: 1. An Personen-, Post-, Gepäck- und Gepäckbeiwagen ist, so oft dieselben 30 000 km durchlaufen haben, stets die Revision vorzunehmen. 2. An sämmtlichen Milch-, Bier- und Fleischwagen, dann an Lazareth-, Reservoir- und Luxuspferdewagen, endlich an sämmtlichen vierachsigen Lastwagen erfolgt die periodische Revision nach Ablauf eines Jahres, an allen übrigen Lastwagen nach Ablauf zweier Jahre. 3. Sofort ist jedoch ausnahmslos die Revision vorzunehmen an allen Wagen: a) welche entgleist waren, oder sich in einem Zuge befanden, welcher einen Zusammenstoss erlitten hatte; b) an Wagen mit heissgegangenen Lagern, wenn seit der letzten periodischen Revision mehr als ein halbes Jahr verstrichen ist; c) an Reparaturwagen, deren Revisionstermin nicht mehr als 3 Monate entfernt ist, wenn selbe behufs anderweitiger Herstellungen mehrere Tage in der Werkstätte verbleiben müssen und die jeweiligen Arbeitsverhältnisse dies überhaupt zulässig machen.

Die Vintschgauer Bahn.

Als solche wird die projektirte Bahn Meran-Finstermünz-Landek kuzweg bezeichnet. Die früher schon projektirte Bahn von Chur nach Bozen stellt sich bei gleichzeitigem Baue der Valsuganabahn als ein Verbindungsglied wichtigster Art für den Weltverkehr zwischen Osten und Westen dar. Wenngleich die Aussichten auf die Herstellung der Schweizer Linie Chur-Münster sich sehr getrübt haben, wird diese hochwichtige Verkehrsverbindung sich doch einmal verwirklichen müssen. Es wurde deshalb die Linie Meran-Glurns-Mals, gleich der Anschlussstrecke Glurns-Mals-Münster, derart trassirt, dass sie als Hauptbahn benutzt werden kann. Die normalspurige Bahn Meran-Finstermünz-Landek wird für den Betrieb mit schweren Bergmaschinen und der Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde ausgerüstet; diese ganze Linie ist mit der Maximalsteigung auf wenigen Stellen von 30 ‰ projektirt, und ist für diese Bahn die Bauzeit mit 2½ Jahren in Aussicht genommen; die Bahn bewegt sich stets in ganz sicherem und geschütztem Terrain und vermeidet die Gefahren durch Wildbäche, Lawinengänge, Rutschungen und Ueberschwemmungen. Die Bahnlinie Meran-Landek ist mit einem Baukapital von rund 12 200 000 fl. veranschlagt. Dasselbe kann sich während der ersten Betriebsjahre nicht vollkommen verzinsen, denn es muss sich der Fremdenverkehr und die Marmorindustrie im grossen erst entwickeln, desgleichen der Schweizer Verkehr auch nach und nach dieser Linie erschliessen. Es wird aus allen Gegenden des Vintschgaues petitionirt, damit der Bau der genannten Bahn durch Subventionirung seitens Tirols und des Staates, da es sich hierbei auch um eine strategische Linie handelt, bald ermöglicht werde.

Eigenes Verschulden eines verunglückten Bahnbediensteten (Rechtsfall).

Ein Stationsverschieber war in die Geleise zwischen die in Bewegung befindlichen Wagen getreten, wurde beim Abkuppeln von der Trommel des Hüttelwagens erfasst, zu Boden geworfen und an beiden Oberschenkeln überfahren, welchen Verletzungen er auch erlag. Dem Entschädigungsanspruche seiner Hinterbliebenen wurde nur von der II. Instanz deshalb Folge gegeben, weil dieselbe annahm, dass er zu dieser durch die Dienstvorschriften untersagten Handlung, durch die Organe der Bahn genöthigt oder veranlasst worden sei.

Der O. G.-H. bestätigte dagegen, dass den Entschädigungsanspruch abweisende Urtheil der I. Instanz deshalb, weil eine solche Annahme nach den Zeugenaussagen nicht begründet erscheint, daher den Verunglückten selbst das Verschulden trifft, für welches die Bahn nicht verantwortlich gemacht werden kann. Diese Ansicht wird von beiden Instanzen sehr umständlich aus der Anleitung über den Verschubsdienst, insbesondere durch die darin enthaltene Vorschrift begründet, dass der zum Ein- und Auskuppeln Berufene nie zwischen die Wagen treten oder unter den Buffern durchkriegen darf, so lange die aus- oder einzukuppelnden Wagen nicht vollkommen stille stehen, ferner das Wort „fertig“ erst dann rufen, oder ein Verschubsignal erst dann geben darf, bis er seine Verrichtung vollkommen bewerkstelligt hat und aus der Wagenreihe herausgetreten ist. Dazu kommt dass der Verunglückte selbst bei der in Rede stehenden Verschiebung das Signal „zurück“ mit der Mundpfeife (akustisches Signal) und mit der Handlaterne (optisches Signal) gegeben hatte. Endlich werden die von der Klage angeführten angeblichen Ordnungswidrigkeiten der bei diesem Anlasse beschäftigt gewesenen anderen Bediensteten durch ausführliche Berufung aus der Verschubsvorschrift gründlich widerlegt. (Röll'sche Sammlung Nr. 28 1891.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Thronrede des Königs bei Eröffnung des Ungarischen Reichstages hat die frohe Botschaft der endlichen Regelung unserer Geldwährung verkündet und überall die schönsten Hoffnungen für die Zukunft erweckt. Diese werden aber noch durch den Nothstand getrübt. Wenn sich auch die Arbeitslosen nicht wie in Berlin und Rom zu Ausschreitungen verleiten liessen, so lässt doch deren bitterste Noth das Aeusserste befürchten. Der Ernst dieser Lage wird noch durch die Beunruhigung verschärft, dass eines von beiden Uebeln, die

Transportsteuer oder die Wiedererhöhung der Bahntarife zu gewärtigen ist. Wie natürlich litten darunter abermals die Bahnwerthe; so wichen, wenn auch unbedeutend, doch Nordbahn (2850), Elbethalbahn (226), Staatsbahn (281) und Südbahn (84), während Carl Ludwigbahn (211,50) und Nordwestbahn (208,50) sich zur vorwöchentlichen Notiz erhielten.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Das Protokoll über den eventuellen Rücktritt von Direktor Marti ist unterzeichnet von den Herren Ruchonnet, Menoud, Darier, Hentsch, Francillon und Forster. Am 20. Februar erhielten die 4 ersteren das Mandat der neuen Mitglieder des Verwaltungsrathes, Herrn Marti zu ersuchen, seine Demission zu geben. Am 25. Februar erklärten sie Direktor Marti persönlich, die Mehrheit des Verwaltungsrathes sehe mit Bedauern, dass die Verwaltungsprinzipien, welche die Direktion seit der Fusion befolgt, mit den Ansichten der gegenwärtigen Mehrheit nicht im Einklang stehen und wenig Wahrscheinlichkeit vorhanden sei, dass ein Einverständniss getroffen werde, so lange Herr Marti an der Spitze der Direktion verbleibe. Ruchonnet und Konsorten fügten ihren Erklärungen bei, dass einzig diese Verschiedenheiten der Auffassung den Schritt veranlassten; sie gaben Herrn Marti die formelle Versicherung, dass seine persönlichen Verdienste, seine Ehrenhaftigkeit, seine Treue in der Geschäftsführung der Gesellschaft in keiner Weise berührt werden. Direktor Marti antwortete ihnen, dass er bereit sei, das Opfer seiner Stellung zu bringen und seine Demission zu geben, wenn alle Punkte, welche seine Ehre und seine Interessen beschlagen, billig geregelt werden. Die Delegirten beider Parteien einigten sich auf folgendes: 1. Herr Marti demissionirt als Präsident und Direktionsmitglied auf 1. Mai 1892. 2. Da die Bereinigung einer gewissen Zahl von Geschäften, die noch hängend sind, die Mitwirkung des Herrn Marti erheischt, so erklärt sich derselbe bereit, so lange als Berather zur Verfügung der Direktion zu bleiben, als es die Liquidation dieser Geschäfte verlangt. 3. In Anerkennung der Dienste, welche Herr Marti während 22 Jahren den Gesellschaften leistete, deren Direktion er inne hatte, in Rücksicht auf seine pflichttreue Thätigkeit während dieses langen Zeitraums und um den Vorschriften des Eidgenössischen Obligationenrechts Rechnung zu tragen, spricht die Jura-Simplongesellschaft Herrn Marti eine Entschädigung von 80 000 Frcs. zu; diese ist zahlbar im Moment, in welchem Herr Marti seine Funktionen als Direktor niederlegt. 4. Die Delegirten der beiden Parteien, in der Meinung, durch den vorliegenden Vertrag das beste Mittel zur Wiederherstellung der guten Beziehungen zwischen den höheren Organen der Gesellschaft gefunden zu haben, verpflichten sich, ihr möglichstes zu thun, dass dieser Vertrag vom Verwaltungsrath, welchem er in der nächsten Sitzung vorgelegt wird, genehmigt werde.

Die Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn.

In der neulich abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre legte der Verwaltungsrath seinen ersten Geschäftsbericht über dieses Unternehmen vor, umfassend die Bauperiode 1890/91. Gemäss dem mit den Bauunternehmern abgeschlossenen Bauvertrag verpflichten sich diese zur Erstellung der Bahn um die Pauschalsumme von 1 800 000 Frcs. Der Angriff der Bauarbeiten erfolgte Anfang August 1890; sie wurden auch den folgenden Winter über, soweit es die Tunnels betraf, Tag und Nacht fortgesetzt. Die Bahn ist nunmehr fertig gebaut; es handelt sich nur noch um die Erstellung des Hotels. Die Aktionärversammlung hat sich dahin ausgesprochen, es dürfte vorerst genügen, nur ein bescheidenes Gebäude mit Restaurationssälen zu erstellen und mit dem kostspieligen Hotelbau noch einige Jahre zu warten.

Sehr unzuverlässig war die Beschaffenheit der Gebirge und für die Verarbeitung gefährlich und umständlich; sie bestehen zwischen Brienz und Geldried grösstentheils aus Schuttkegeln, die einmal angeschnitten, aufs neue ihre alte Wanderlust bezeugen. Die Durchbohrung der 11 Tunnel hatte einen fortwährenden Kampf mit der Materie und unvorhergesehenen Hindernissen zu bestehen, denn es war an einigen Stellen zu befürchten, dass die Thalböschung rutsche und dadurch das Querprofil verrücke, oder dass sie unter dem Drucke der Massen und den unterirdischen Quellen litten. Nicht weniger Schwierigkeiten bereiteten die vielen Gebirgsbäche, die in ihrem Lauf zu zähmen und oft zu überbrücken waren, ja theilweise ganz verlegt werden mussten. Am 31. Oktober 1891 erreichte die erste Lokomotive den Gipfel des Berges. — Das Obligationenkapital beträgt 1 Million Francs, ist voll einbezahlt und wurde bei der Subskription 3 Mal gezeichnet; das Aktienkapital im Betrage von 1 200 000 Frcs. wurde 87 Mal überzeichnet. Trotzdem jedoch der Schlusstermin für die Vollzahlung der Aktien am 31. Dezember 1891 abgelaufen war, ergab infolge der ungünstigen Zeitverhältnisse die Aufrechnung auf diesen Tag ein ausständiges Aktienkapital im Betrage von 352 100 Frcs. Der Verwaltungsrath wird nun entweder die abandonnirten Aktien annulliren und die auf dieselben im Durchschnitt 43 % betragenden Einzahlungen zu Gunsten der Gesellschaft als verfallen erklären oder die säumigen Einzahler ins Recht fassen. Es steht indessen zu erwarten, dass ein Theil des ausständigen Aktienkapitals noch einbezahlt wird und sodann durch Aufnahme einer kleinen Hilfsanleihe die Mittel beschafft werden, damit die Bahn am 1. Juni d. J. eröffnet werden kann.

Vitznau-Rigibahn.

Der Verwaltungsrath beschloss Ausrichtung einer Dividende von 8 % für das abgelaufene Geschäftsjahr. Der Personenverkehr auf der Rigibahn war im letzten Jahre erheblich schwächer als 1890. Diese Erscheinung zeigte sich nicht nur bei dieser Unternehmung, sondern ganz allgemein. Der gesammte Fremdenverkehr in der Schweiz zeigte einen Ausfall gegenüber 1890, der auf rund 15 % bewerthet werden mag. Die Rigibahn hat deshalb den Ausfall nicht in lokalen Verhältnissen zu suchen, wie etwa in der wachsenden Konkurrenz anderer Bergbahnen u. dergl., sondern in den allgemeinen Verhältnissen des Schweizerischen Fremdenverkehrs. Seit der Eröffnung der Linie weisen nur die Jahre 1876 bis 1882, sowie das Cholerajahr 1884 geringere Ergebnisse auf als das von 1891. Es wurden mit 3 894 Zügen 88 334 Personen befördert. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich nach Abzug der Provisionen, der Verzinsung der Obligationenschuld und der Amortisation von 7 Obligationen ein verfügbarer Reinertrag von 121 449,99 Frcs. Auf neue Rechnung werden 13 922,99 Frcs. vorgetragen, so dass zur Vertheilung bleiben 107 527 Frcs., wovon nach Vorschrift der Statuten 93 % als Dividende an die Aktionäre und 7 % an den Verwaltungsrath entfallen.

Aus Russland.

Die Verkehrsergebnisse im November 1891.

welche soeben von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlicht worden sind, enthalten die folgenden Auskünfte. Im Laufe des Berichtsmonats befanden sich in Russland (ausschl. Finnland mit 1 759 Werst und Transkaspien mit 1 343 Werst) im Betriebe 27 361 (27 054*) Werst.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnlinien ergibt die folgende Frequenz:

Es wurden befördert			
überhaupt	2 817 595	(3 028 659)	Personen
davon auf Staatsbahnen .	550 893	(704 111)	„
Privatbahnen .	2 266 702	(2 324 548)	„
Im Güterverkehr gelangten			
zur Beförderung überhaupt .	299 785 000	(300 800 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen .	80 707 000	(72 202 000)	„
Privatbahnen .	219 078 000	(228 598 000)	„
Diesem Verkehre stehen an Einnahmen gegenüber:			
auf sämmtlichen Bahnen . .	23 639 274	(23 509 711)	R.
davon auf Staatsbahnen .	6 787 958	(6 189 203)	„
Privatbahnen .	16 851 316	(17 320 508)	„
oder für die Werst 864 (869) R.			

Aus der Gegenüberstellung der beiden Linien über die „überhaupt“ beförderten Personen und transportirten Güter lässt sich entnehmen, dass entweder die Tarife erhöht sein müssen, weil bei einer geringeren Leistung eine grössere Einnahme erzielt worden ist, oder dass jeder Reisende bezw. jedes Pud eine grössere Strecke zurückgelegt hat. Da nun ersteres nicht zutrifft, weil, wie bekannt, die Tarife namentlich für Getreide sehr bedeutend herabgesetzt sind, so bleibt nur letzteres übrig. Diese Thatsache erklärt sich aber aus dem Umstande, dass die grossen Quantitäten Getreide, welche zur Versorgung der Nothstandsgebiete erforderlich sind, zum weitaus allergrössten Theile aus dem Süden Russlands und dem Kaukasus nach Orenburg usw. befördert werden mussten, während dieselben sonst die nächstgelegenen Häfen aufsuchen konnten.

---

*) Die in ( ) stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1890.

Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1891 haben sich die Verkehrsergebnisse wie folgt gestaltet: es wurden auf dem gesammten Eisenbahnnetze befördert

überhaupt	36 981 159	(37 176 884)	Pers.
davon auf den Staatsbahnen .	7 352 804	(7 492 038)	„
Privatbahnen .	29 628 355	(29 684 846)	„
Transportirt überhaupt	3 216 942 000	(3 125 204 000)	Pud
davon auf den Staatsbahnen .	796 189 000	(740 626 000)	„
Privatbahnen .	2 420 753 000	(2 384 578 000)	„
und betrugen die Gesammteinnahmen	260 176 978	(248 697 986)	R.
davon entfielen			
auf die Staatsbahnen . . .	70 004 952	(63 993 339)	„
Privatbahnen . . .	190 172 026	(184 704 647)	„
d. h. für 1 Werst Bahnlänge wurden vereinnahmt . . .	9 530	(9 337)	„
auf den Staatsbahnen . . .	6 927	(6 477)	„
Privatbahnen . . .	10 978	(10 946)	„

Eine Gegenüberstellung der letzten 6 Jahren ergibt das Folgende:

Vom 1. Januar bis zum 1. Dezember	Eisenbahnnetz Werst	Gesammteinnahme R.	Werst-einnahme R.
1886	24 508	201 212 796	8 294
1887	25 216	226 122 988	9 142
1888	26 115	248 563 815	9 781
1889	26 554	246 661 674	9 370
1890	27 056	248 697 986	9 337
1891	27 361	260 176 978	9 530

Danach hat die Gesammteinnahme des Jahres 1891 die entsprechende Einnahme aller vorhergehenden Jahre überschritten. Zur Vergleichung der beförderten Anzahl Personen und Güter des Jahres 1891 mit derjenigen der Vorjahre, lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

	Passagiere	Frachtgut 1 000 Pud
1886	31 384 518	2 326 160
1887	32 118 870	2 725 011
1888	33 785 468	3 013 475
1889	35 675 880	3 090 869
1890	27 176 884	3 125 204
1891	26 981 159	3 216 942

Hieraus ergibt sich, dass auch das grösste Quantum an Gütern zur Beförderung gelangt ist, während allerdings im Personenverkehr andererseits für die 6jährige Beobachtungsperiode die allergeringste Verkehrsziffer erreicht worden ist. Es darf dies wohl als eine direkte Folge des in einem Theile Russlands herrschenden Nothstandes, der einen grossen Theil der Bevölkerung an der Bewegung hindert, angesehen werden.

Bisher waren wir nicht in der Lage unseren Lesern für die Bahnen Finnlands Daten über die Verkehrsergebnisse mittheilen zu können, da jedoch gegenwärtig die statistische Abtheilung des Ministeriums der Russischen Verkehrsanstalten in den monatlichen Ausweisen hierüber Angaben bringt, so wollen wir dieselben in Zukunft hier auch folgen lassen. Es sei hierbei ganz allgemein bemerkt, dass eine Scheidung zwischen Staatsbahnen und Privatbahnen zunächst nicht gemacht werden wird, da letztere nur 31 Werst lang sind, auch muss bemerkt werden, dass es nicht bekannt ist, zu welchem Kurse die Finnische Mark eingerechnet worden ist. Endlich sei aber auch noch auf Nr. 13 S. 135 d. Ztg. hingewiesen, in welcher wir eine orientirende Uebersicht über die Bahnen Finnlands brachten.

Im Betriebe waren überhaupt 1 759 Werst (1 728 Werst Staatsbahnen und 31 Werst Privatbahnen) und wurden auf ihnen im Berichtsmonat befördert: 128 290 (129 369) Personen und 4 102 000 (3 463 000) Pud Güter und dafür vereinnahmt 244 185 (218 147) Rubel. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1891 sind überhaupt befördert worden 2 457 802 (2 412 646) Personen und 59 270 000 (54 922 000) Pud Güter und dabei vereinnahmt 3 192 004 (2 960 915) R. oder für 1 Werst Bahnlänge 1 814 (1 683) R.

Der Bericht des Finanzministers, betreffend das Eisenbahnwesen.

Es ist ja bekannt, dass der Finanzminister Wischnegradsky eine der maassgebendsten, wenn nicht überhaupt die maassgebendste Person auch bezüglich der Entwickelung der Eisenbahnangelegenheiten ist, weil er es verstanden hat, ausser den selbstverständlich in sein Ressort gehörenden Finanzfragen auch die gesammte Tarifpolitik in seinem Ministerium zu konzentriren. Diese ausgezeichnet hervorragende und einflussreiche Stellung bringt es mit sich, dass amtliche Aeusserungen des Finanzministers eine besondere Beachtung verdienen. In erster Linie gebührt in dieser Beziehung ein hervorragender Platz dem Allerunterthänigsten Bericht des Ministers an Se. Majestät den Kaiser über die Thätigkeit des Ministeriums im abgelaufenen Jahre 1891. Wir finden da den folgenden Abschnitt, betreffend das Verkehrswesen:

„Die Tarifinstitutionen des Finanzministeriums setzten, von der Lösung laufender Fragen abgesehen, laut gegebenem Plan, die Durchsicht und Verbesserung der, von den Eisenbahnen vor der Veröffentlichung des Gesetzes vom 8. März 1889, welches ihre Thätigkeit in dieser Beziehung der Leitung und Kontrole der Regierung unterordnete, festgestellten Tarife auf verschiedene Güter fort. Im Jahre 1891 sind durchgesehen worden und durch neue, verbesserte ersetzt: die Tarife über den Transport auf dem ganzen Eisenbahnnetz von Kerosin, von grobem Hornvieh, sowie auch der grössere Theil der Tarife für Steinkohle und Zucker; beendigt wird die Durchsicht der Tarife für Eisen, Gusseisen, Erz, Salz, Flachs und Hanf. Mit der Verbesserung der Tarife für die wichtigsten Güter für das ganze Eisenbahnnetz hielt gleichen Schritt die Durchsicht der Tarife für einzelne Bahnen und Verbindungen. Diese Arbeit ist im Jahre 1891 für 5 Eisenbahnen und für sehr wichtige Verbindungen des Moskauer und des Weichselrayons mit dem Kaukasus und dem Südosten des Reichs vollführt worden.

Im Jahre 1891 nahm das Finanzministerium lebhaftesten Antheil an der Frage der Ausbreitung unseres Eisenbahnnetzes im Osten Russlands, mit dem Ziel, zur wirthschaftlichen Entwickelung dieses umfassenden und wichtigen Theiles des Reichs beizutragen, unter möglichster Einschränkung des Risikos und der Verluste für die Reichsrentei: zu diesem Zweck wurden zur Theilnahme Eisenbahngesellschaften hinzugezogen, welche volle finanzielle Selbständigkeit besitzen, wie die Gesellschaften Moskau-Rjäsan und Kursk-Kiew. In das Netz der ersteren ist die Verbindung von Rjäsan mit Kasan eingeschlossen, in dasjenige der zweiten die Linie, welche Kursk mit Woronesh verbindet, und ferner ein ganzes System von Zufuhrbahnen zur Eisenbahn Kursk-Kiew. Die Bedingungen, unter welchen diese Erweiterungen der Unternehmungen zweier der blühendsten Eisenbahngesellschaften Russlands zustande kamen, garantiren durchaus die Interessen der Krone. Die den beiden Gesellschaften zu bauen gestatteten Linien haben eine wichtige wirthschaftliche Bedeutung und können in Bezug auf die Ertragsfähigkeit mit den Linien Moskau-Rjäsan und Kursk-Kiew natürlich nicht verglichen werden, doch werden sie den letzteren Bahnen nicht geringe Quantitäten von Gütern zuführen, deren Ertrag schon zu Beginn in wesentlichem Grade die Ausgaben für das Baukapital der beiden neuen Linien decken wird. Später werden diese Linien, wie man hoffen muss, durch sich selbst Vortheile bieten. Wenn man die genannten Linien mit den Mitteln der Krone hätte bauen müssen, so hätten sie, bis sie selbst rentabel würden, schwer die Reichsrentei belastet, während den verstärkten Ertrag von den Frachten, die sie bringen, die Eisenbahnen sich zu Nutze gemacht hätten, deren Fortsetzung sie bilden. Unter solchen Bedingungen und im Hinblick auf das bedeutende Risiko, welches mit dem Auskauf dieser, einen sehr hohen Einnahmezins bringenden Bahnen verbunden ist, wurde dem Bau der Linien, welche nach Osten von Rjäsan und Kursk gehen, durch die Eisenbahngesellschaften Moskau-Rjäsan und Kursk-Kiew der Vorzug gegeben. Wie es scheint, kann man, ohne fehl zu gehen, darauf rechnen, dass diese Gesellschaften, wie früher, vom Staat keinerlei Zuzahlungen, weder für den Betrieb, noch für die Zahlung der Zinsen und der Tilgung auf das Baukapital, fordern werden, und infolge des Betriebs der neuen Linien selbst keine wesentliche Einbusse ihres Ertrages erfahren werden.

Im Jahre 1891 wurde auch von der Eisenbahn Wladikawkas der Bau von Zweigbahnen nach Petrowsk und zur Gruppe der Kaukasischen Mineralbäder begonnen. Die letztere Zweigbahn, gegen 60 Werst lang, wird die Benutzung der an Heilquellen reichen Bäder Pjatigorsk, Shelesnowodsk, Essentuki und Kisslowodsk sehr erleichtern. Die Zweigbahn Petrowsk, 250 Werst lang, wird andererseits durch ununterbrochene Dampferverbindung Samarkand an die Schienenwege des Europäischen Russland schliessen und unsere Handelsbeziehungen mit Mittelasien beleben; gleichzeitig wird die Verbindung dieser Linie mit dem Netz der Gesellschaft der Eisenbahn Wladikawkas endgültig deren finanzielle Lage festigen, welche sich in den letzten Jahren wesentlich und dauernd verbessert, aber freilich jene Höhe, auf welcher sich die obengenannten Gesellschaften Kursk-Kiew und Moskau-Rjäsan befinden, noch nicht erreicht hat.

Es sind ferner noch andere Pläne der Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes im östlichen Theile Russlands in Aussicht genommen, welche das Finanzministerium zu verwirklichen bestrebt ist, nach Möglichkeit gleichfalls die Reichsrentei eines Risikos enthebend; da aber bezüglich dieser Erweiterung des Russischen Eisenbahnnetzes noch nicht alle

Fragen endgültig geklärt und unentschieden sind, so erscheint es verfrüht, sich über diese Pläne in irgend welche Einzelheiten auszulassen."

Aus dieser Darlegung ist zu entnehmen, dass die Staatsregierung trotz der anscheinend abweichenden Stellungnahme bei Entscheidung über die vorstehend berührten Bahnbauten hinsichtlich der Konzessionsertheilung und eventuell bei Gelegenheit des Rjäsan-Koslower Projektes doch an dem Prinzipe der Verstaatlichung der Bahnen festhält, dieses jedoch nur, soweit es die finanziellen Vortheile des Staates wünschenswerth erscheinen lassen, durchzuführen beabsichtigt. Aus der Stellungnahme bei allen aufgezählten Projekten hätte man schliessen können, es wehe ein anderer Wind und man wolle wiederum andere Wege gehen. Diese Annahme hat sich als unrichtig erwiesen, es bleibt vielmehr bei dem Prinzip der Staatsbahnen, es wird jedoch nur damit weiter fortgefahren werden, wenn ein Zwang dazu vorliegt oder ein Geschäft gemacht werden kann. Dieses letztere Moment hat in den höchsten Regierungsinstitutionen aber sehr grossen Widerspruch erfahren und hat schliesslich auch nur mit einer Stimme obgesiegt. Die Opposition ging von dem Gesichtspunkte aus, dass es mit der Verstaatlichung der Bahnen seinen regelmässigen Fortgang nehmen müsse und es nicht statthaft sei, blühende Gesellschaften durch gewagte Unternehmungen unrentabel zu machen, um dieselben dann vortheilhafter anzukaufen, wie das z. B. von dem Unternehmen der Rjäsan-Koslower Bahn befürchtet werden könne. Uebrigens hat sich die Staatsregierung das Auskaufsrecht gesichert, das sie schon nach kurzer Zeit geltend machen kann.

Allerhöchster Befehl, betreffend Beseitigung von Missständen.

Am 4. Januar d. J. ist der nachfolgende Allerhöchste Befehl publizirt worden:

Auf den Allerunterthänigsten Bericht der Vorsitzenden des Reichsraths und des Ministerkomitees über die Mittel zur Beseitigung von Missständen in der jetzt bestehenden Ordnung der Behandlung von Eisenbahnangelegenheiten in den höheren Regierungsinstitutionen hat Se. Majestät verfügt:

1. Für Sachen über Bau und Betrieb von Kronsbahnen durch die Krone selbst oder solche Bahnen, deren Bau und Betrieb privaten Unternehmern oder Gesellschaften übergeben worden, ohne dass die Krone Beihilfe oder Garantie leistet, ist der bisherige Modus der Berathung und Entscheidung beizubehalten;
2. alle Eisenbahnangelegenheiten über Abgabe von Eisenbahnen an private Unternehmer mit Kronsgarantie, Subsidie oder anderweitiger Beisteuer der Krone werden in der kombinirten Behörde des Ministerkomitees und des Departements der Reichsökonomie unter Vorsitz des Präsidenten des Ministerkomitees geprüft;
3. die Urtheile der vereinigten Behörde und ihre endgültigen Beschlüsse werden zugleich mit dem Entwurf der Bedingungen, Statuten usw. der Einsichtnahme und Bestätigung des Kaisers unterbreitet;
4. die Leitung der Geschäfte der vereinigten Behörde liegt dem Leitenden der Geschäfte des Ministerkomitees ob und die Geschäftsführung konzentrirt sich in der Kanzlei des Ministerkomitees.

Zwangsversteigerung der Riga-Tuckumer Bahn.

Wie übereinstimmend von gutunterrichteten Zeitungen berichtet wird, soll demnächst die Riga-Tuckumer Bahn unter den Hammer kommen und im öffentlichen Ausgebot wahrscheinlich von der Regierung erstanden werden. Aus den bisherigen Berechnungen geht leider hervor, dass die Aktionäre der Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach nichts, die Obligationsinhaber sehr wenig erhalten werden.

Es dürfte diese Versteigerung ein seltenes und für Russland jedenfalls ein durchaus einzig dastehendes Ereigniss in der Entwickelungsgeschichte des Eisenbahnwesens sein.

Vorschriften über Verpachtung des Rechtes zum Verkauf von Zeitungen usw.

Mittelst Cirkularvorschrift des Direktors des Eisenbahndepartements vom 17. Januar d. J. sind Normen veröffentlicht, welche genaue Bestimmungen enthalten über die Verpachtung des Rechtes zum Verkauf von Zeitungen, Zeitschriften und anderer Reiselektüre.

Es wird den Bahnen vorgeschrieben, die vorgedachte Berechtigung auf nicht länger als 5 Jahre kontraktlich zu vergeben, bei Auswahl des Pächters nicht so sehr auf die Höhe der gebotenen Pachtsumme, als vielmehr auf die Qualifikation und Zuverlässigkeit des Bewerbers Rücksicht zu nehmen, ausserdem sollen auch diejenigen Offerten vorzugsweise Berücksichtigung finden, welche für Zeitungen, Zeitschriften usw. die billigsten Verkaufspreise einzuhalten sich verbindlich machen.

Die kontraktlichen Stipulationen, welche das Publikum berühren, namentlich aber die einzuhaltenden Preise sind durch Anschläge bekannt zu machen. Für ausländische litterarische Verkaufsgegenstände ist ein Zuschlag von 25 % zu den Buchhändlerpreisen der Residenzen zulässig. Für Ueberschreitung der fixirten Preise wird der Pächter mit einer 5maligen Strafe, beginnend mit 10 ℳ und schliessend mit 100 ℳ bestraft und darauf nach 2monatlicher Kündigung der Kontrakt gelöst.

Direkte Berichterstattung an den Minister über Eisenbahnvorfälle.

Mittelst Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 24. Januar d. J. wird den Betriebsdirektoren und Regierungsinspektoren eingeschärft, darüber zu wachen, dass die vom Minister der Verkehrsanstalten erlassene Instruktion vom 17. Januar 1891, betr. die Berichterstattung der Stationsvorstände über gewisse Vorgänge im Betriebe direkt an den Minister, genau erfüllt werde. Veranlasst ist diese Anordnung durch den Umstand, dass die Stationsvorstände sich zunächst mit der Betriebsleitung in Verbindung setzen und dann erst nach erhaltener Instruktion das vorschriftsmässige Telegramm an den Minister abfertigen, während dieselben bei Zugentgleisungen, Zugzusammenstössen, Explosion der Lokomotivkessel, Feuer in Zügen, Unglücksfällen mit den Reisenden, sowie über alle stattgehabten Unglücksfälle mit Militärzügen sofort und zwar gleichzeitig dem Minister und dem Direktor des Eisenbahndepartements Anzeige zu machen haben.

Aus Nordamerika.

Dividenden.

Die nachfolgenden Eisenbahnen haben die Dividenden auf das Aktienkapital folgendermaassen festgesetzt:

Connecticut & Passumpsic Rivers, 2½ % auf die Vorzugsaktien halbjährlich.
Greath Northern, 1¼ % auf die Vorzugsaktien vierteljährlich.
Lake Erie & Western, 1 % auf die Vorzugsaktien vierteljährlich.
Maine Central, 3 % halbjährlich.
Mill Creek & Mine Hill Navigation & Railroad Co., 5 % halbjährlich.
Milwaukee, Lake Shore & Western, 3½ % auf die Vorzugsaktien halbjährlich.
Mount Carbon & Port Carbon, 6 % halbjährlich.
Philadelphia, Wilmington & Baltimore, 4 %.
Schuylkill Valley Navigation & Railroad Co., 2½ %.
Buffalo, Rochester & Pittsburgh, 1¼ % auf die Vorzugsaktien.
Cincinnati, Hamilton & Dayton, 1¼ %.
Illinois Central, 2½ % halbjährlich.
North Carolina, 3 % halbjährlich.
Rome, Watertown & Ogdensburg, 1¼ %.
Sandusky, Mansfield & Newark, 3½ % jährlich.
Toledo & Ohio Central, 1 % vierteljährlich.
West Virginia Central & Pittsburgh, 1 %.
Wheeling & Lake Erie, 1¼ % vierteljährlich.
Canadian Pacific, 2½ % halbjährlich.
Central of Newjersey, 2½ % vierteljährlich.
Newyork Central & Hudson River, 1¼ % vierteljährlich.
Paterson & Hudson River, 4 % halbjährlich.
Paterson & Ramapo, 4 % halbjährlich.
Pittsburg, Fort Wayne & Chicago, 1¾ % vierteljährlich und 1¼ % besonders.
Southwestern (Georgia) 3,50 D. auf die Aktie halbjährlich.
Canada Southern, 1¼ % halbjährlich und ½ % besonders.
Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha, 3 % auf die Vorzugsaktien.
Delaware, Lackawanna & Western, 1¾ % vierteljährlich.
Lake Shore & Michigan Southern, 2½ % halbjährlich und 1 % besonders.
Michigan Central, 2 % halbjährlich und 1½ % besonders.
Panama, 3 % jährlich.
Petersburg, 3 % jährlich.
Richmond, Fredericksburg & Potomac, 3½ % halbjährlich.
Richmond & Petersburg, 3 % halbjährlich.
Rutland, 2 % auf die Vorzugsaktien.
Toledo & Ohio Central, 1¼ % auf die Vorzugsaktien vierteljährlich.
Vermont Valley, 3 %.

Brückenprojekte für Newyork.

Um Newyork inniger mit den von dort ausgehenden Eisenbahnen, welche bisher an den der Stadt gegenüberliegenden Ufern des East River und des Hudson River endigten, zu verbinden, sind von mehreren Brückenbaugesellschaften 3 Brücken über den East River und eine über den Hudson zur Ausführung geplant. Die Entwürfe liegen zur Zeit der gesetzgebenden Versammlung zur Konzessionsertheilung vor.

Die von der Manhattan & Long Island Bridge Co. geplante Brücke soll den East River bei Blackwells Island oder etwas unterhalb ungefähr zwischen der 41. und 92. Strasse in Newyork und der 5. Strasse und Flushing Avenue in Long Island City kreuzen. Die Brücke soll denselben Zwecken wie die Brooklynbrücke dienen. Es wird nicht beabsichtigt, sie allgemeinen Eisenbahnzwecken zugänglich zu machen.

Dieselbe Gesellschaft beabsichtigt ausserdem eine weitere Reihe von Brücken, welche Long Island mit Newyork und dem eigentlichen Festland verbinden sollen, zu erbauen. Eine Brücke soll von Long Island City gegenüber dem südlichen Ende von Wards Island ausgehen, um zunächst diese Insel mit Long Island zu verbinden. An die Brücke schliesst sich ein auf dem Süd- und Westufer nach der Nordseite von Wards Island führender Viadukt an, der von hier aus mit einer Brücke das Kleine Höllenthor überschreitet, um sich auf dem hiermit erreichten westlichen Ufer der Randalls Insel bis zum Harlems Kill fortzusetzen. Letztgenannter Flussarm wird wieder von einer Brücke überspannt, die in der Vorstadt Morrisania mündet. An diese Hauptbrücken- und Viaduktlinie schliessen sich Verbindungsbrücken an. So soll von Wards Island aus eine Brücke den Harlem River überschreiten und Newyork in der Nähe der 106. Strasse anschliessen, auch soll von der Rallands Insel aus eine Brücke nach der Hauptstadt bei der 125. Strasse geführt werden. Der nördliche Theil dieses Brückenkomplexes wird verhältnissmässig billig werden, da man mit kleinen Oeffnungen auskommen kann, die nur einmal die Weite von etwa 200 m erreichen. Zwischen Long Island City und Wards Island wird zur Ueberbrückung des East River eine hohe waagerechte Brücke, wahrscheinlich nach dem Auslegersystem, nöthig werden, die übrigen Brücken über den Harlem River und die Kills können niedrig und in Steigung liegen, und sollen als Zugbrücken ausgebildet werden. Das ganze Brückensystem soll gleichzeitig dem Fussgänger- und Wagenverkehr, wie dem schweren Eisenbahnverkehr dienen. Die betreffende Bill sieht ein Stammkapital von 1 Million Dollar in Aktien von 100 D. vor, das durch den Verwaltungsrath mit Ermächtigung der Aktionäre bis auf 15 Millionen Dollar erhöht werden kann.

Mit dem Bau der zuerst angeführten Blackwells Islandbrücke soll innerhalb des ersten Jahres nach der Baugenehmigung begonnen werden und soll dieser in weiteren 4 Jahren beendet sein. Die Wards Islandbrücke soll spätestens 2 Jahre nach Ertheilung der Konzession begonnen und in den darauf folgenden 5 Jahren vollendet sein.

Ausserdem liegen noch Projekte zur Herstellung zweier Brücken zwischen Brooklyn und Newyork vor, da die bereits bestehende East Riverbrücke nicht mehr genügen soll.

Der von der Newyork und Newjersey Bridge Co. beabsichtigte Bau einer Brücke über den Hudson River wird die gesetzliche Genehmigung wohl nicht erhalten, da der Handelsausschuss des Senats einmüthig gegen dieses Projekt gestimmt hat. Diese Brücke soll für Eisenbahn- und allgemeinen Verkehr eingerichtet werden. Es soll von dem Senat ein Brückenbau über den Hudson River nur dann befürwortet werden, wenn der gesammte Strom durch eine einzige Oeffnung, die an den Pfeilern eine lichte Höhe von 140′ (42.7 m), in der Mitte von 150′ (45,7 m) aufweist, überbrückt wird. Rs.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Verjährungsfristen bei Bauverdingungsverträgen §§ 968, 963, I, 11 Preuss. A. L.-R.'s.** Aus den Entscheidungsgründen: „Dadurch dass die Fristen des § 343, I. 5 A. L.-R.'s bei verdungenen Bauten nicht zur Anwendung kommen, sind, wie der Berufungsrichter zutreffend hervorhebt, Wissenschaft und Rechtsprechung einig. Für den Bauverdingungsvertrag sind, was die Verjährungsfristen anlangt, in den §§ 968 und 969, I. 11 a. a. O. besondere Vorschriften gegeben. Nach § 968 kann, wenn der Bau von dem Bauherrn einmal übernommen worden, der Baumeister wegen solcher Fehler, die aus der Bauart und weil dabei die Regeln der Kunst angeblich nicht beobachtet worden, entstanden sein sollen, nur innerhalb dreier Jahre nach der Uebergabe in Anspruch genommen werden. Dagegen kann nach § 969 a. a. O. wegen solcher Fehler, die in der schlechten Beschaffenheit der Materialien ihren Grund haben sollen, der Baumeister zu allen Zeiten innerhalb der gewöhnlichen Verjährungsfristen zur Verantwortung gezogen werden. Die Ausdrucksweise des § 968, dessen Verbindung mit den vorhergehenden §§ 966 und 967, sowie das Verhältniss, in welches derselbe mit dem § 969 gebracht ist, lassen es zunächst als zweifellos erscheinen, dass § 968 auch die Verjährung des Schadensersatzanspruches umfasst. Ferner kann es keinem Zweifel unterliegen, dass, wie der Berufungsrichter selbst anerkennt, die Vorschrift des § 968 auch für den Fall gilt, dass dem Baumeister ein Verschulden zur Last fällt; es folgt dies nicht nur aus § 970 a. a. O., sondern auch aus der Erwägung, dass wie beim Werkverdingungsvertrage überhaupt, so auch besonders bei übernommenen Bauten der Gesetzgeber voraussetzt, dass der Werkmeister — Baumeister — ein Sach- oder Kunstverständiger ist, dass ferner Fehler in der Bauart und Verstösse gegen die Regeln der Baukunst im Zweifel (§ 967) auf ein Versehen des Werk- und Baumeisters zurückzuführen sind. Setzt hiernach § 968 ein Versehen des Baumeisters, ein Verschulden desselben regelmässig voraus, so handelt es sich offenbar nicht, und jedenfalls nicht nur, um sogen. ädilitische Fehler und von diesem Standpunkte aus rechtfertigt sich der Schluss, einerseits, dass für die Anwendung des § 968 der Grad des Verschuldens ohne Einfluss ist, andererseits, dass auch schuldhaftes Zuwiderhandeln gegen die Bestimmungen des Vertrages vom § 968 umfasst wird, vorausgesetzt, dass es sich hierbei um Fehler aus der Bauart oder um Verstösse gegen die Regeln der Baukunst handelt. Es steht hiernach ein innerer Grund nicht im Wege, der kurzen Frist des § 968 auch die Kontraktsklage zu unterwerfen. Und dass dies vom Gesetzgeber gewollt ist, dafür spricht nicht nur die allgemeine Ausdrucksweise des § 968, sondern auch der bewusste Gegensatz zwischen diesem und dem § 969, woselbst die Haftung für Fehler aus schlechtem Material durchaus, also auch im Falle kontraktwidrigen Verhaltens des Baumeisters der gewöhnlichen — 30jährigen Verjährung unterworfen wird. Nach den allgemeinen Regeln der Gesetzesauslegung muss angenommen werden, dass jene beiden Paragraphen blos hinsichtlich der Art der Fehler und der Dauer der Fristen einen Gegensatz schaffen, im übrigen aber zwischen den Voraussetzungen der Verjährung in einem wie in dem anderen Falle nicht unterscheiden wollten. Umfasst § 969 auch die kontraktmässigen Ansprüche, so ist die Annahme ausgeschlossen, dass für den § 968 ein begrenztes Gebiet der Anwendung gegeben sei. Es ist das um so weniger anzunehmen, als gerade eine zweckentsprechende Bauart und die Einhaltung der Regeln der Baukunst, sofern sie im Vertrage nicht besonders vorgesehen sind, bei verdungenen Bauten stillschweigend vorausgesetzt werden, daher einen selbständigen Bestandtheil des Vertrages bilden. Ein Fehler in der Bauart, ein Verstoss wider die Regeln der Baukunst wird dader regelmässig auch eine Verfehlung wider die Normen des Vertrages enthalten. Hieraus folgt, dass einerseits die Ansicht des Berufungsrichters, es beziehe sich § 968 blos auf sogen. Kunstfehler, unzutreffend ist, andererseits die daraus gezogene Folgerung irrig ist, es finde § 968 nicht Anwendung, wenn der Baumeister in grob fahrlässiger Weise gegen seine Vertragsverpflichtungen verstossen habe. Es kann sich daher nur noch darum fragen, ob die dem Verklagten zur Last gelegten Vertragswidrigkeiten Fehler betreffen, welche aus der Bauart und Nichtbeobachtung der Regeln der Kunst entstanden sind. Aber auch diese — vom zweiten Richter nicht verneinte — Frage muss bejaht werden. Dass es sich nicht um schlechtes Material und aus solchem entstandene Fehler im Sinne des § 969 a. a. O. handelt, bedarf keiner näheren Ausführung. Die Art und Weise, wie das Mauerwerk eines Steinbaues aufzuführen, betrifft die Bauart. Ist das Mauerwerk, wie gegebenen Falles feststeht, schlecht aufgeführt, entspricht es insbesondere nicht dem Zwecke des Gebäudes, so liegt ein Fehler vor, welcher zunächst aus der Bauart hervorgeht, zugleich aber auch einen Verstoss gegen die Regeln der Baukunst enthält. Derselbe wird nicht dadurch zu einem anderen Fehler, dass die Bauart und die Regeln, nach denen das Mauerwerk aufgeführt werden sollte, und gegen welche gefehlt ist, im Vertrage besonders vorgesehen sind. So kann auch keinen Augenblick bezweifelt werden, dass es sich um eine schlechte Ausführung des Baues im Sinne der allgemeinen Baubedingungen handelt, für welche eine 3jährige Garantiefrist festgesetzt ist. Es bedarf daher keines Eingehens auf die Bedeutung dieser Garantiefrist. Denn nachdem Kläger schon im Dezember 1875 den Bau übernommen, aber erst im Jahre 1887 die Klage angestellt hat, und eine vertragsmässige Garantiefrist von mehr als 3 Jahren nicht in Betracht kommt, musste die Einrede der Verjährung des Klageanspruchs aus § 968, I. 11 Pr. A. L.-R.'s als durchschlagend erachtet werden." (Erk. des VI. Civilsen. des Reichsgerichts vom 2. April 1891; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheid. Bd. VIII S. 268 ff.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Infolge erheblicher Rutschung der Böschung zwischen Eichhofen und Etterzhausen war der Verkehr in der Strecke Nürnberg vom 9. mit 19. Februar l. J. eingestellt.

Wiederaufnahme des Verkehrs fand am 20. Februar l. J. statt.

Wegen starker Schneewehen war ferner der Verkehr auf der Lokalbahn Zwiesel vom 17. mit 23. Februar l. J. eingestellt.

Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgte am 24. Februar l. J.

München, den 25. Februar 1892. (407)

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Güterverkehr mit Italien. Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 19. Februar 1892. (408)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mit dem 16. März 1892 tritt zum Gütertarif zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits der Nachtrag II in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Königsberg i. Pr., Bahnhof der Königsberg-Cranzer Eisenbahn, enthält.

Bromberg, den 25. Februar 1892. (409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 2. März l. J. ist die Station Oberlauchringen in den Ausnahmetarif für die Beförderung roher Baumwolle ab den Belgischen Seehäfen und Terneuzen (Belgisch-Südwestdeutsches Tarifheft 6a vom 1. Dezember 1891) aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station, sowie das diesseitige Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. Februar 1892. (410)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Ausnahmetarif 4 für Wegebau-Materialien bezw. Ausnahmetarif 16 für geringwerthige Massenartikel aufgenommen.

Die Frachtberechnung erfolgt unter Zugrundelegung der Entfernungen des Staatsbahn-Gütertarifs Altona-Breslau und der für die genannten Ausnahmetarife bestehenden Kilometer-Tariftabellen.

Altona, den 28. Februar 1892. (411)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Abfertigung von Schafsendungen nach Paris bezw. Le Bourget, Stationen der Französischen Nordbahn. Für die Zeitdauer der vom Französischen Minister für Landwirthschaft erlassenen gesundheitspolizeilichen Anordnungen für die Einfuhr von Schafen Deutschen Ursprungs in Paris ist gemäss Mittheilung der Compagnie der Französischen Nordbahn eine direkte Abfertigung von Schafen von Deutschen Stationen nach Paris bezw. Le Bourget mit Rücksicht auf die an den Französischen Grenzstationen stattfindende Untersuchung und die sich hieraus ergebende Nothwendigkeit der Umladung der Schafe nicht zulässig.

Es kann daher der ermässigte direkte Ausnahmefrachtsatz für Schafe in doppelbödigen Wagen von Neuss nach Le Bourget im Betrage von 205,30 Frcs. für den Wagen bis auf weiteres nicht zur Anwendung kommen, was einige Frachterhöhungen zur Folge hat.

Köln, den 28. Februar 1892. (412)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Nord-Ostseeverband. Mit Wirkung vom 1. März d. J. wird der Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)“ zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben abgefertigt.

Altona, den 27. Februar 1892. (413)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. März 1892 treten im Verkehr zwischen Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde einer- und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) in Kraft, welche bei vorgenannten Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 26. Februar 1892. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Die besondere Tarifvorschrift unter II. B. 1b des für den vorbezeichneten Verband vom 1. September 1891 gültigen Gütertarifs, betreffend die Begleitung von Fischbrut oder Zuchtfischsendungen, wird vom 1. März d. J. ab auf alle Sendungen lebender Fische ausgedehnt.

Altona, den 1. März 1892. (415)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr mit der Cronberger Bahn. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab treten direkte Frachtsätze für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere zwischen Frankfurt a/M. Staatsbahnhof und Cronberg in Kraft.

Näheres ist auf den betr. Stationen zu erfahren. (416)

Frankfurt a/M., den 29. Februar 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. April d. J. gelangt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 1, der Nachtrag V und zu Heft 2 und 3 je der Nachtrag IV zur Einführung. Die Nachträge enthalten Einbeziehung von Stationen, neue Ausnahme-Frachtsätze für Harz, gemeines, sowie Berichtigungen. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis Ende April d. J. (einschl.).

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 2. März 1892. (417)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien. Der vom 1. Februar bis 30. Juni 1892 von den Deutsch-Oesterreichischen Grenzstationen gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais aus Oesterreich-Ungarn, Galizien und Rumänien findet vom 1. März 1892 ab auch auf Sendungen nach den Stationen der Werra-Eisenbahn, sowie auf Sendungen von den Schlesisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen Liebau, Ziegenhals und sämmtlichen Sächsisch-Oesterreichischen Grenzübergangsstationen nach den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn Anwendung.

Bei Ermittelung der Frachtsätze nach Stationen der Werra-Eisenbahn bleiben die in den bezüglichen Tarifen enthaltenen Kilometerzuschläge unberücksichtigt.

Breslau, den 1. März 1892. (418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. ist für die Beförderung mineralischer Kohlen aus dem Ostrauer etc. Kohlenrevier nach Stationen der Kaschau-Oderberger und der Ungarischen Staatsbahnen ein neuer Tarif in 2 Heften zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält unter anderem auch direkte Frachtsätze ab Station Oderberg, durch welche die z. Zt. bestehenden, vom 1. März 1891 ab gültigen Tarife für die Beförderung Oberschlesischer Kohlen nach Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und den Ungarischen Linien der früheren Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft unterboten werden. Bis zur Einführung neuer Tarife für Oberschlesische Kohlen nach dem vorbezeichneten Verkehrsgebiete findet eine direkte Abfertigung Oberschlesischer Kohlensendungen in der Weise statt, dass

a) für die Preussischen Staatsbahnstrecken bis Oderberg die im jetzigen Oberschlesischen Kohlentarif nach den Ungarischen Staatsbahnen auf Seite 14/15 in der Schnitttafel I unter A aufgeführten Schnittsätze;
b) für die Oesterreich.-Ungarischen Strecken ab Oderberg die in dem neuen Kohlentarif aus dem Ostrauer Revier für die Station Oderberg vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 1 kr. für 100 kg Ueberfuhrgebühr für die Kaschau-Oderberger Eisenbahn

der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ab Oderberg nach den Stationen der Ungarischen Staatsbahnen geben die betheiligten Dienststellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft. Auch sind bei unserer hiesigen Stationskasse Abzüge des neuen Oesterreichisch-Ungarischen Kohlentarifs, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 50 ₰ das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 3. März 1892. (419)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Main Neckarbahn. Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 27. vor. Mts., betr. Nachtrag 15 zum diesseitigen Lokalgütertarife, wird noch ergänzend bemerkt, dass, soweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen bedingt sind, solche erst vom 15. April l. J. ab gelten.

Darmstadt, den 29. Februar 1892. (420)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets. Am 10. März 1892 treten für den Versand von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Hansdorf, Kunzendorf N.-L., Lichtenau i. Schl. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1892. (MG421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Verbands-Gütertarif, Heft 5. Der am 1. d. Mts. durch den Nachtrag XII zum Niederländisch-Bayerischen Gütertarif für die Station Eger (Bayer. Staatsb.) eingeführte Ausnahmetarif für Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben gilt auch für die Station Eger (Sächs. Staatsb.).

Elberfeld, den 1. März 1892. (422)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3 Verdingungen.

Verdingung von 25 Stück dreiachsigen Personenzug-Gepäckwagen, 14 Stück Milch-Transportwagen, 107 Stück Wagenachsen, 206 Stück Trag- und 195 Stück Spiralfedern am Sonnabend, den 26. März 1892, Vormittags 11, 11½ und 12 Uhr.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W, Königgrätzerstrasse Nr. 132, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 4,0 ℳ für jedes Angebot auf Wagen und von 1,5 ℳ für jedes Angebot auf Achsen bezw. Federn in baar oder in 10 Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. April 1892.

Berlin, den 27. Februar 1892. (423MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 61 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde verdungen werden. Verdingungsanschlag, Gewichtsberechnung, Vertragsbedingungen und 10 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 4 ℳ in baar von dem unterzeichnen Büreau zu beziehen.

Die Angebote sind bis 15. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im unterzeichneten Büreau (Verwaltungsgebäude) stattfinden.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 25. Februar 1892. (424J)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

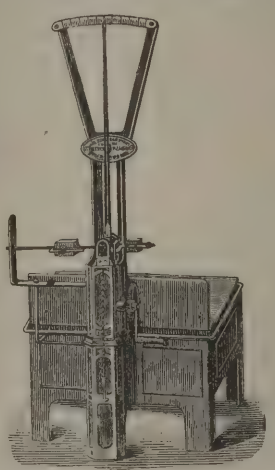
4. Offene Stellen.

Zum Juni oder 1 Monat früher wird für unsere kleine (9 km), aber lebhafte Lokalbahn ein erfahrener Betriebsingenieur gesucht. Solcher muss geprüfter Lokomotivführer sein und längere Zeit in grösseren Werkstätten gearbeitet haben. Er soll als Werkmeister die Betriebsmittel und als Streckeningenieur die Geleise unterhalten. Anfangsgehalt 1 800 ℳ, innerhalb einiger Jahre steigend auf 2 250 ℳ. Den Meldungen sind beglaubigte Zeugnissabschriften beizulegen.

Eisenberg, S. A., den 1. März 1892. (425)
Betriebsverwaltung
der Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

Tragkraft bis zu 1000 Ko.
Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.
1 Ko. = 8 m/m.
Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.
Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.
Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.
Einfache Construction und leichte Aufstellung.
Eichfähig.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für Maschinentechniker etc. Baugewerk & Bahnmeister etc.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Rathke, Dir.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.
Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 20. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. März 1892.

Inhalt:

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten, unter besondrer Berücksichtigung der Preuss. Staatsbahnen.
Unsere Staatseisenbahnen, wie sie sind und wie sie sein sollten.
Vereins-Mittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus dem Deutschen Reich:
Transporterleichterung für die Beförderung von Abfällen.
Lauterecken-Staudernheim.
Preussische Staatseisenbahnen: Betriebsergebnisse.
Meldung von Unfällen.
Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.
Stationseröffnung.
Frankfurter Gütereisenb.-Ges.
Niederwaldbahn.
Münster i/W. - Siegen - Frankfurt a/M.
Verwiegung von Wagenladungen.
Zur Anlage von Kleinbahnen.
Projektirte Berliner elektrische Hochbahn.
Braunschweigische Strassenb.
Bremerhafener Strassenbahn.
Hamburger Strassenbahn.
Naumburger Strassenbahn.
Stettiner Strassenbahn.
Hamburg-Altonaer Pferdeb.-Ges.
Gesetzentwurf über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches.
Aus Württemberg:
Filderbahngesellschaft.
Einführung der Mitteleuropäisch. Einheitszeit im Eisenbahnbetriebe.
Personalnachrichten.
Aus Russland:
Ssergei Juljewitsch Witte, Minister der Verkehrsanstalten.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 9/2. 92.)
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten, unter besonderer Berücksichtigung der Preussischen Staatsbahnen.

Die im Ergänzungshefte des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ vom verflossenen Jahre von Herrn Regierungsbaumeister Petri veröffentlichten Zahlen und Betrachtungen über die Betriebskosten der Nordamerikanischen Eisenbahnen (S. 278) lassen eine unmittelbare Vergleichung dieser Angaben mit denen der Deutschen Bahnen nicht zu. Abgesehen von der Verschiedenheit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse könnte es erscheinen, als ob die rasche Vermehrung der Zuglast auf den Amerikanischen Bahnen und das dadurch bedingte Sinken der Betriebsausgaben auch für Deutsche Verhältnisse das Gleiche ergeben würde, woselbst die Zugbelastung seit Jahren eine nahezu unveränderliche geblieben ist; indessen wachsen diese Kosten von einer bestimmten Belastung des Zuges an, welche bei uns bereits überschritten ist, ganz erheblich. Der vielfach verbreitete Irrthum, als ob die Betriebskosten bei wenigen recht starken Zügen bei weitem geringer werden, als bei vielen schnell fahrenden und leichten Zügen, verdankt seinen Ursprung dem Umstande, dass zumeist die bei grösserer Geschwindigkeit vermehrte Leistungsfähigkeit von Lokomotiven, Wagen und Personal vernachlässigt wird. Verdoppelt man die Grundgeschwindigkeit, wodurch infolge der kürzeren Aufenthalte der leichten Züge auf den Stationen, Wegfall der Ueberholungen usw. auch die Durchschnittsgeschwindigkeit und somit die Leistungsfähigkeit von Personal und Fahrpark verdoppelt werden kann, so werden die antheiligen kilometrischen Betriebskosten für Personal und die „indirekten“ Ausgaben auf die Hälfte reduzirt, während die Ausgaben für Rücklage, Verzinsung und Reparatur auf etwa $^3/_4$ herabgezogen werden, was später nachgewiesen werden soll. Nur die Kosten für das Heizmaterial werden entsprechend grösser. Im folgenden sollen diese Annahmen gegenübergestellt werden den statistischen Nachweisungen der Betriebsämter [1]) über die Einzelkosten der Zugförderung, um zugleich die Geschwindigkeit zu ermitteln, bei welcher die Gesammtkosten ein Minimum werden. Hierbei wird vorausgeschickt, dass die Dauer der Fahrzeuge im umgekehrten Verhältniss zur Beanspruchung derselben steht, und dass daher auch die kilometrischen Kosten für Rücklage, Verzinsung und Reparatur sich mit der Beanspruchung erhöhen und mit der Leistung vermindern. Die in der Tabelle 1 angegebenen Reparaturkosten setzen sich bei 22,5 km Grundgeschwindigkeit zusammen aus folgenden Einflüssen:

25 % Witterung, 30 % Rangirbetrieb, 15 % Ladebetrieb, 20 % Fahrbetrieb, unabhängig von der Geschwindigkeit und 10 % Fahrbetrieb, welcher mit dem Quadrate der Geschwindigkeit wächst.

[1]) Diese Nachweisungen bilden die Grundlage der „Betriebsergebnisse“ in den Geschäftlichen Nachrichten über die Preussischen Staatseisenbahnen.

Bei doppelter kilometrischer Leistung und Geschwindigkeit (45 km) gegenüber der bei 22,5 km erhöht sich also der vorstehende Antheil von 20 % des unabhängigen und 10 % des abhängigen Fahrbetriebes auf $2 \times 20\ \% + 2^2 \times 10\ \% = 80\ \%$ dieses Antheils, wogegen die gesammten kilometrischen Reparaturkosten, sowie die hiermit proportionale Rücklage und Verzinsung, entsprechend der doppelten Leistung, sich auf $\frac{25 + 30 + 15 + 80}{2} = 75\ \%$ derjenigen bei 22,5 km stellen. Es ergeben sich also die Kosten des Zugförderungsdienstes bei 22,5 km bezw. 45 km Grundgeschwindigkeit[2]) aus der folgenden Tabelle.

Tabelle 1.

a	b	c	d	e	f	g
		Statistisch ermittelte Kosten für das		Berechnete Kosten für das		
		Lokomotiv-	Achs-	Lokomotiv-	Achs-	
		Kilometer		Kilometer		
Nr.	Gegenstand	der dreifach gekuppelten Güterzug-lokomotive	des Güter-wagens	der dreifach gekuppelten Güterzug-lokomotive	des Güter-wagens	Bemerkungen. Die Kosten für Bahnbewachung, Stations- und allgemeine Verwaltung sind hierin nicht enthalten.
		bei 22,5 km Grund-geschwindigkeit		bei 45 km Grund-geschwindigkeit		
		₰	₰	₰	₰	
	a) direkte Ausgaben:					25 % Witterung (Rosten der Eisentheile, Verfaulen des Holzes, Verschleiss des Anstriches), 30 „ Rangirbetrieb (Zug- und Stossvorrichtungen, Lockerung der Achsgabeln und Verbindungen), 15 „ Ladebetrieb (Verschleiss v. Thüren u. Wänden), 40 „ Fahrbetrieb (Abnutzung der Radreifen und Achslager), 40 „ Fahrbetrieb ([abhängig] Lockerung der Gestell-verbindungen durch Stösse; vermehrte Rad-reifen- und Federbrüche) 150/2 = 75 %.
1	Rücklage (nach dem Regulativ)	5,32	0,29	3,99	0,21	
2	Verzinsung (4 %)	8,53	0,40	6,4	0,3	
3	Reparatur	12,8	0,259	9,6	0,19	
4	Heizmaterial einschl. Transport- und Ladekosten	6,23	0,140	6,5	0,17	ermittelt aus den Angaben für Personenzüge[3]): 0,13 + 0,01 (letzteres abhängig von Geschwindigkeit [22,5 km] 0,13 + 0,01 . 2^2 für 45 km), 0,13 + 0,09 (Personen- u. Schnellzüge 60–70 km) = 0,17.
5	Schmiermaterial	0,75	0,004	0,75	0,004	
6	Putzen und Anheizen (Lohn und Material)	4,31	0,00	2,16	—	verringert sich bei doppelter Leistung auf die Hälfte.
7	Beleuchtungsmaterial	0,10	0,001	0,05	0,001	
8	Wasserbeschaffung	1,96	0,00	2,00	—	entfällt für Wagen.
9	Gehalt usw. für Lokomotiv- und Zugpersonal	7,57	0,27	3,79	0,135	sinkt durch doppelte kilometrische Leistung auf die Hälfte.
10	Kilometer- und Nachtgelder	1,62	0,017	1,2	0,01	der Einheitssatz kann entsprechend herabgesetzt werden (45 km).
11	Kohlen- und Oelprämien	0,64	0,00	0,66	—	desgl.: steigt jedoch mit dem Kohlenverbrauch.
12	Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues	10,0	0,20	11,0	0,20	verhält sich für Lokomotiven ähnlich wie beim Heizmaterial, für Wagen konstant.
	b) indirekte Ausgaben:					
13	Maschinenverwaltung einschliessl. Aufsichtspersonal	6,3	0,00	3,15	—	
14	Amortisation, Verzinsung u. Unterhaltung d. Lokomotiv-schuppen, Kohlenbansen, Kanäle[4])	0,42	0,00	0,21	—	wie bei Pos. 6. Maschinen und Schuppen sind nur in halber Anzahl vorhanden.
15	Verzinsung usw. der Drehscheiben	0,41	0,00	0,21	—	
	zusammen	68,96	1,581	51,67	1,22	[5])

[2]) Die Grundgeschwindigkeit der Güterzüge beträgt im allgemeinen etwas mehr als 22,5 km, etwa 25 km; in seltenen Fällen 30 km; die Zuschläge jedoch für das Durchfahren von Steigungen und Kurven setzen diese virtuelle Grundgeschwindigkeit (25—30 km) in der Mehrzahl der Fälle auf etwa 22,5 km stündlich herab. In der Tabelle IV des genannten Aufsatzes über die Amerikanischen Bahnen ist bei der Verdoppelung des Verkehrs — ein Fall, der praktisch nie eintreten kann — die Geschwindigkeit nicht berücksichtigt; durch Vergrösserung derselben bei Vertheilung des gegebenen Verkehrs auf mehr Züge würden, durch Verschwinden der vergrösserten Positionen für Löhne, Lokomotiven und Brennstoff usw., die Betriebskosten sich erheblich zu Gunsten der leichten Züge verändern.

[3]) Die mit 60—70 km stündlich fahrenden Personenwagen verbrauchen für das Achskilometer, unter entsprechendem Zusatz für eine dem Güterwagen gleich belastete Achse, 0,22 ₰ für Kohle. Diese Kosten lassen sich ebenfalls in einen von der Geschwindigkeit unabhängigen und in einen vom Quadrate der Geschwindigkeit abhängigen scheiden,

$0{,}13 + 0{,}01 = 0{,}14$ bei 22,5 km,

$0{,}13 + 0{,}01 \cdot 3^2 = 0{,}22$ bei 67,5 km;

demnach bei 45 km $0{,}13 + 0{,}01 \cdot 2^2 = 0{,}17$ ₰ für das Güterachskilometer.

[4]) Einschliesslich Heizen und Beleuchten der Schuppen und Unterhaltung der Inventarien.

[5]) Bei 60 km Geschwindigkeit verringern sich diese Zahlen nur wenig; infolge der rasch fallenden Achsenzahl steigen demnach hierbei die kilometrischen Betriebskosten für die Achse sehr bedeutend: das Minimum derselben ergibt sich zwischen 45—50 km.

Hieraus ergeben sich die Zugförderungskosten für das Kilometer:

Tabelle 2.

	Geschwindigkeit	Flachland Zahl der zu befördernden Achsen	Steigungen 1:200 Zahl der zu befördernden Achsen	Steigungen 1:150 Zahl der zu befördernden Achsen	Bemerkungen.
	a) 22,5 km b) 45 „	$a = 150 \mid a_1 = 3375$ $b = 86 \mid b_1 = 3870$	$a = 120 \quad a_1 = 2700$ $b = 76 \quad b_1 = 3420$	$a = 96 \mid a_1 = 2160$ $b = 72 \mid b_1 = 3240$	a_1 } Zahl der durch 1 Lokomotive stündlich beförderten Achskilometer. b_1 }
		Kosten für das Zugkilometer:			Die Achszahlen entsprechen:
a	22,5	$66{,}96 + 150 \cdot 1{,}581 = 304{,}11$ ₰	$66{,}96 + 120 \cdot 1{,}581 = 256{,}68$ ₰	$66{,}96 + 96 \cdot 1{,}581 = 218{,}736$ ₰	a) der Adhäsionsgrenze;
b	45	$51{,}67 + 86 \cdot 1{,}22 = 156{,}59$ „	$51{,}67 + 76 \cdot 1{,}22 = 144{,}39$ „	$51{,}67 + 72 \cdot 1{,}22 = 139{,}51$ „	b) der Maschinenleistung (den Zugkraft - Tabellen der Fahrplanbücher entnommen).
		Kosten für das Achskilometer:			Bei grösseren Steigungen sinkt die Ersparniss sehr rasch.
a	22,5	$304{,}11/150 = 2{,}03$ ₰	$256{,}68/120 = 2{,}14$ ₰	$218{,}736/96 = 2{,}28$ ₰	
b	45	$156{,}59/86 = 1{,}82$ „	$144{,}39/76 = 1{,}89$ „	$139{,}51/72 = 1{,}93$ „	
Ersparniss in Prozenten bei 45 km		= 10 %	= 12 %	= 16 %	für das Achskilometer.

Man ersieht hieraus, dass die schnellere Beförderungsart zugleich die billigere ist; besonders macht sich dies auf Steigungen bemerkbar, wo die Achszahl aus der grössten Maschinenleistung bei grosser Geschwindigkeit nicht so rasch abnimmt, wie die der Adhäsionsleistung entsprechende Achszahl bei kleiner Geschwindigkeit. Diese Ergebnisse sind durchaus nicht überraschend, wenn man, Lokomotive, Zug und Personal als zusammengehörige Maschine auffassend, bedenkt, dass deren Leistung durch Erhöhung der Geschwindigkeit ohne wesentliche Mehrkosten, soweit es die Betriebssicherheit zulässt, vergrössert werden kann, bei Güterzugmaschinen etwa 45 km stündlich. Als Beispiel möge dienen, dass eine Wellenleitung bei 200 Umdrehungen die doppelte Anzahl Pferdestärken einer solchen vom gleichen Querschnitt bei 100 Umdrehungen überträgt; ebenso ergibt sich aus Tabelle 2 die Zahl der durch 1 Lokomotive stündlich geleisteten Achskilometer bei hoher Geschwindigkeit weit grösser, als bei kleiner Geschwindigkeit.

Die in Tabelle 2 gefundenen Ersparnisse von 10, 12 und 16 % werden füglich nur zu rund 10 % angesetzt werden können, da die Steigungen über 1 : 200 im Vergleich zu den horizontalen und entsprechenden Gefällstrecken einen kleinen Bruchtheil ergeben. Grösser jedoch wird diese Ersparniss gegenüber dem Umstande, dass die durchschnittliche Stärke der Güterzüge in den letzten Jahren nur 76 Achsen betragen hat*); obgleich also in neuester Zeit mehr als bisher auf die volle Ausnutzung der Züge gesehen wird, so leuchtet doch ein, dass dies bei Zügen von etwa $^2/_3$ der Lastachsen leichter zu erreichen ist, als bei den schweren, seltener verkehrenden Zügen, weil bei einem Verhältniss der Zugzahl von $^3/_4$ nach Bedarf eher ein Zug ausfallen darf, als wie bei langsamer Zugfolge; ausserdem können hierbei leicht geschlossene Züge nach grösseren Stationen eingerichtet werden. Der Einwand, dass bei vergrösserter Anzahl der Züge die Durchführung der Fahrpläne erschwert oder gar unmöglich gemacht würde, ist dadurch hinfällig, dass eben diese Züge nach obigen Annahmen nur die Hälfte der Zeit für die Fahrt und entsprechend geringeren Aufenthalt auf den Stationen, insbesondere aber für die Ueberholungen gebrauchen; nach dem Durchschnitt einer grossen Anzahl von Güterzug-Fahrplänen beträgt die Aufenthaltszeit gewöhnlicher Güterzüge ½ der reinen Fahrzeit, steigt jedoch, sobald Ueberholungen in Frage kommen, auf ¾ und wird bei Ausladezügen gleich der Fahrzeit und oft grösser. In dieser ungünstigen Gestaltung der Fahrpläne liegt zum Theil die Begründung für die überaus kleine Leistung von täglich 120 km für Lokomotiven und 50 km für Güterwagen. Während zum Durchfahren der 120 km jetzt etwa 5 Stunden erforderlich sind, stehen während weiterer 5 Stunden die Maschinen und deren Besatzung nutzlos auf den Stationen. diese versperrend und das Zugpersonal ermüdend, bezw. den verführerischen Einflüssen der Bahnhofswirthschaften aussetzend. Es möge hier nochmals hervorgehoben werden, dass sowohl die grössere Fahrgeschwindigkeit zur Verminderung der Betriebskosten beiträgt, als auch die hierdurch bedingte Kürzung der Züge, welche auf den Stationen leicht beweglich und übersichtlich sind und geringe Expeditionszeit erfordern. Wenn die im oben genannten Aufsatze erwähnte Bildung besonders schwerer Züge auf den Amerikanischen Bahnen die Kosten für Kohle und Löhne auf die Hälfte vermindert hat (Tabelle VII S. 282), so ist dieser Widerspruch gegen das hier Gefundene nur scheinbar, weil nämlich die Ausnutzung der Lokomotiven beim gewöhnlichen Dienst den Versuchszügen gegenüber offenbar eine ungenügende war. Trotzdem ergibt sich aus der obigen Berechnung eine noch um etwa 8 % geringere Ausgabe für Kohlen und Löhne*) (vergl. Pos. 4 und 9 aus Tabelle 1), als bei den Amerikanischen Versuchszügen, und die Gesammtausgaben für das Achskilometer bleiben weit über die Hälfte gegen die am günstigsten fahrenden Amerikanischen Linien (Tabelle III, S. 279) zurück, was auf die geringe Entwickelung der sehr ausgedehnten Landstriche, welche die meisten Bahnen zu durchfahren haben, und den somit sehr unregelmässigen Verkehr der im Durchschnitt allzu leichten Züge zurückzuführen ist. Dieses Verhältniss würde sich noch ungünstiger gestalten, wenn nicht durch die doppelte Besetzung der Amerikanischen Lokomotiven die Ausnutzung derselben und des Brennmaterials in hervorragender Weise bewirkt würde. Dieses System, welches auch bei uns für durchgehende Linien nicht genug empfohlen werden kann, würde die oben berechneten Kosten von 1,82 ₰ für das Achskilometer noch um etwa 0,1 ₰ herabziehen. Es ergeben sich die einzelnen Ersparnisse aus der Verminderung der Positionen 1, 2, 3, 6, 13 und 14 der Tabelle 1 um 25 bezw. 50 %; ausserdem sinkt die Anzahl der zu beschaffenden Maschinen selbstverständlich auf die Hälfte.

Schlussfolgerungen: Durch Vergrösserung der jetzt üblichen Grundgeschwindigkeit der Güterzüge von 22,5 km auf 45 km stündlich gelingt es, durch bessere Ausnutzung des Personals, sowie der Lokomotiven und Wagen, eine mindestens 10 % Verringerung der Betriebskosten zu erzielen, welche auf den Preussischen Staatsbahnen bei einer Gesammtausgabe von rund 150 Millionen Mark für den Güterverkehr etwa 15 Millionen jährliche Ersparniss ergibt. Ausserdem genügen bei dieser Maassregel die vorhandenen Betriebsmittel nicht nur der Zahl nach für einen erheblich gesteigerten Verkehr, sondern auch die Einzelleistung der Lokomotiven bedarf für Jahre hinaus einer Steigerung ebensowenig, wie der hiervon abhängige Oberbau und die für lange Züge immer unzureichender werdenden Bahnhöfe. Endlich erwächst aus der

*) Fahrzeiten und Aufenthalte sind jedoch in den Fahrplänen aus der grössten Achsenzahl berechnet; die wegen voller Ausnutzung der Züge kürzlich ergangenen Bestimmungen sind daher sehr am Platze.

*) Die Preise sind auf unsere Verhältnisse reduzirt

schärferen Beanspruchung und dem hierdurch bedingten schnelleren Verschleisse der Betriebsmittel, bei der vergrösserten spezifischen Leistung dieser, der sehr wesentliche Vortheil, dass der Fahrpark rascher ersetzt wird und sich daher besser der fortschreitenden Technik anschliessen kann, als dies bei den vorhandenen alten, schier unsterblichen Lokomotiven und Wagen, welche den Betrieb nur erschweren, der Fall ist. Ein Versuch lässt sich auf einer einzelnen durchgehenden Strecke leicht anstellen; sind auf dieser erhebliche Steigungen zu überwinden, so wird der Vortheil des Systems recht deutlich zur Wirkung kommen.

E. Fränkel, Königlicher Regierungsbaumeister.

Unsere Staatseisenbahnen, wie sie sind und wie sie sein sollten.

Unter diesem Titel hat ein Fachmann, der offenbar in den Kreisen der Maschinentechniker der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung zu suchen ist und der sich selbst als „alten Praktiker“ bezeichnet, kürzlich eine kleine Schrift[1]) herausgegeben, deren Ausführungen eine so unverkennbare Aehnlichkeit mit einer Reihe von im Sommer 1890 in der „Nat.-Ztg.“[2]) unter der Ueberschrift „Zur Umgestaltung der Preussischen Staats - Eisenbahnverwaltung“ veröffentlichten Aufsätzen erkennen lässt, dass man nicht fehl gehen wird, wenn man auch die letzteren demselben „alten Praktiker“ zuschreibt. Schon die damalige, in seiner neueren Schrift wesentlich erweiterte, aber im Grunde von den gleichen Anschauungen ausgehende Kritik der Einrichtungen, Organisation und Wirksamkeit der Verwaltung hat nicht nur in der „Nat.-Ztg.“ selbst[3]), sondern bald darauf auch in einer besonderen Schrift unter dem für jene Aufsätze gebrauchten Titel[4]) eine Erwiderung gefunden, deren Urheber, ob mit Recht oder Unrecht, mag dahingestellt bleiben, in hohen amtlichen Kreisen vermuthet wird. Wenngleich wir uns unter diesen Umständen in der Hauptsache darauf beschränken können, auf jene Erwiderungen, namentlich die letztere, zu verweisen, und auch aus anderen Gründen es uns versagen müssen, unsererseits dem „alten Praktiker“ auf das von ihm mit unleugbarer Sachkunde und redlichem Eifer betretene kritische Gebiet zu folgen, so würden wir doch unserer Aufgabe, alle beachtenswerthen Erscheinungen auf dem abseits der Technik ohnehin kärglich beackerten Gebiete der Fachlitteratur unsern Lesern wenigstens in kurzen Umrissen vorzuführen, nicht gerecht werden, wenn wir an der kleinen Schrift und den in ihr behandelten hochwichtigen, aber auch vielfach sehr „heiklen“ Fragen stillschweigend vorübergehen wollten.

In dem seiner Schrift vorangeschickten Vorwort beklagt der Verfasser, dass sich „eine zunehmende Schwerfälligkeit der Verwaltung und ein Mangel an Fortschritt, namentlich in technischer Beziehung“, zeige, „welche die Preussischen Staatseisenbahnen gegen das Ausland in vieler Beziehung hätten zurückbleiben lassen“ (S. V). In welcher Beziehung dies nach seiner Ansicht der Fall ist, darüber lässt er sich leider ebenso wenig näher aus, wie er einen Beweis für diese allgemeine Behauptung erbringt, wenn man letzteren nicht etwa in dem (S. 21) angeführten Umstande erblicken will, dass „im Verhältniss zum Umfange des Betriebes“ dessen Sicherheit in England etwa 7 Mal, jedenfalls „weit grösser“ sei, als auf den Preussischen Staatseisenbahnen. Bei dieser wie bei der S. 24 ff. wiedergegebenen Vergleichung mit den Leistungen fremdländischer Bahnen dürfen überdies die weit günstigeren Verhältnisse derselben nicht übersehen werden, die in der geographischen, politischen und wirthschaftlichen Lage der betreffenden Länder begründet sind.

Ebenfalls in dem Vorwort (S. V) stellt er sich die Aufgabe, nachzuweisen, dass jenes „Zurückbleiben eine Folge der büreaukratischen, auf dem überwiegenden Einfluss des nicht sachverständigen, juristischen Elements beruhenden Organisation ist und dass der Mangel an praktischer Sachkenntniss die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen verhindert hat, die ihr zufallenden Aufgaben in umfassender, alle Dienstzweige gleichmässig fördernder Weise zu erfüllen.“ Abgesehen von der ihm auf diesen Vorwurf schon von anderer Seite (in der obenerwähnten Schrift „Zur Umgestaltung“ usw.) zu Theil gewordenen Erwiderung, wirft sich uns hier noch die weitere Frage auf, mit welchem Rechte der Verfasser den technischen Beamten der Eisenbahnverwaltung und namentlich den Bautechnikern, deren Vorbildung für den Betriebsdienst er selbst (S. 4) als „ganz ungenügend“ bezeichnet, mehr praktische Sachkenntniss zuerkennen will, als den juristisch vorgebildeten Verwaltungsbeamten. Dass die gegenwärtige Vorbildung der Maschinentechniker für den Betriebsdienst, die vor derjenigen der Bautechniker im Grunde nicht viel mehr voraus hat, als die kurze praktische Ausbildung im Lokomotivdienst, gleichwohl für den Betriebsdienst soviel vollkommener vorbereiten sollte, dass eine wesentliche Besserung der Leistungen im Betriebsdienste „schon innerhalb der jetzigen Organisation“ erreicht werden könnte, wenn „erstens die technischen Betriebsangelegenheiten in die Hände maschinentechnisch vorgebildeter Beamten gelegt würden, welche die hierzu nöthige praktische Sachkenntniss schon jetzt grösstentheils (!?) besitzen, und dass zweitens das Maschinenwesen in allen Instanzen der Eisenbahnverwaltung den übrigen Dienststellen gleichgestellt würde“ (S. 34), will uns nach unserer leidlich genauen Kenntniss der hier in Frage kommenden Verhältnisse keineswegs einleuchten. Auf der anderen Seite sind wir ebensoweit davon entfernt, das unleugbare Vorherrschen der juristisch vorgebildeten Verwaltungsbeamten mit deren grösserer „praktischer Sachkenntniss“ rechtfertigen zu wollen. Uns ist es lediglich darum zu thun, Licht und Schatten möglichst gleichmässig vertheilt zu sehen, allen drei hier betheiligten Klassen gleiches Recht widerfahren zu lassen. Und aus diesem Bestreben heraus können wir uns nur dahin aussprechen, dass gegenwärtig alle drei Klassen im allgemeinen ebensowenig begründete Veranlassung haben dürften, einander Mangel an „praktischer Sachkenntniss“ vorzuwerfen, als sich auf Grund letzterer die Oberherrschaft in der Verwaltung streitig machen zu wollen. Der als früheres Mitglied der Direktion der Anhaltischen Privatbahn „sachverständige“ Abgeordnete Schrader hat diesen Umstand in der Reichstagssitzung vom 10. v. Mts. im Hinblick auf das bekannte weiland Berger'sche Schlagwort vom „Assessorismus“ in der Staats-Eisenbahnverwaltung in zutreffender Weise betont. Aber auch von „maassgebender Stelle“, vom Ministertische aus hat diese Auffassung insofern eine gewichtige Bestätigung erhalten, als „Lücken“ in der Vorbildung der Verwaltungs-, wie der Betriebsbeamten anerkannt wurden. Wenngleich weiterhin (nach dem stenographischen Berichte) infolge einer besonders darauf gerichteten Anfrage die Ergänzung dieser Lücken in der Richtung der „praktischen Sachkenntniss“ nur ausdrücklich für die Betriebsbeamten in Aussicht gestellt worden ist, so lässt sich von der der „maassgebenden Stelle“ nachgerühmten Sachkenntniss doch nicht erwarten, dass sie diese schätzbare Eigenschaft mit oder ohne „praktische“ Beigabe lediglich bei den Betriebsbeamten zu pflegen gewillt sei. Im übrigen soll den Maschinentechnikern gern das Zugeständniss gemacht werden, dass ihre bisherige Zurücksetzung hinter den in mancher Beziehung mit „noch“ geringerer „praktischer Sachkenntniss“ für den Betriebsdienst ausgerüsteten Bautechnikern unter den heutigen Verhältnissen jeder Berechtigung entbehrt. Dass dieses Zugeständniss bereits in der mehrerwähnten Schrift „Zur Umgestaltung“ usw. (S. 10) enthalten ist, wird ihm seinen Werth in den Augen der Maschinentechniker hoffentlich nicht rauben.

Wenn der „alte Praktiker“ auf die „praktische Sachkenntniss“ in der Staats-Eisenbahnverwaltung thatsächlich und mit Recht den Werth legt, wie es den Anschein hat, dann wird er, unter Aufgabe seines „Sonder“-Standpunktes als Maschinentechniker zugeben müssen, dass weder die juristische, noch die bautechnische und auch nicht die maschinentechnische Vorbildung jener berechtigten Anforderung durchweg entspricht und dass es, um dieser zu genügen, eines eigenen Eisenbahn-Fachstudiums bedürfen wird. Wenngleich die „Erwägungen“ hierüber „noch nicht abgeschlossen“ zu sein scheinen, so ist aus den Erklärungen des Herrn Ministers doch ersichtlich, dass man sich an maassgebender Stelle ernstlich mit diesem Gedanken beschäftigt. Und da im Hinblick auf das bisherige entschlossene Vorgehen des Herrn Ministers kaum zu befürchten ist, dass, wie der „alte Praktiker“ klagt, „in wichtigen Angelegenheiten viel zu lange erwogen werde, ehe man zu einem Entschluss komme“ und dass die beschlossenen Maassregeln „vielfach den Charakter der Halbheit trügen und daher ihren Zweck nur unvollkommen erreichten“ (S. 19), so darf auch derjenige der weiteren Entwickelung der Dinge mit einer gewissen Gemüthsruhe entgegensehen, der mit ihm sich der „Erkenntniss der grundsätzlichen Mängel des bisherigen Systems“ (S. VI) nicht verschliesst und zu ihrer Beseitigung nach Kräften redlich das Seine beizutragen bemüht ist.

Erst neuerdings sind in dieser Zeitung (Nr. 8, 10 und 18) unter der Ueberschrift „Der Werth der Persönlichkeit im

[1]) Berlin 1892 bei Puttkammer & Mühlbrecht.
[2]) Nr. 435 u. 437.
[3]) Nr. 440 von 1890.
[4]) Berlin 1891 bei Carl Heymann.

Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten" eine Reihe von kurzen Aufsätzen erschienen, die an den bekannten (in Nr. 77 S. 742 Jahrg 1891 d. Ztg. abgedruckten) beachtenswerthen Artikel des Dr. Freiherrn v. Sochor in der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" anknüpfend sich mit der Frage einer zweckmässigen Vorbildung nicht nur der höheren, sondern auch der mittleren und niederen Eisenbahn-Verwaltungs- und Betriebsbeamten beschäftigen. Dass der „alte Praktiker" sich den zweiten kaum minder wichtigen Theil dieser Frage ganz hat entgehen lassen, lässt, wenn es nicht in bestimmter Absicht geschehen ist, worüber seine Schrift allerdings jede Andeutung vermissen lässt, darauf schliessen, dass auch seine „Praxis" nicht ganz frei von „Lücken" ist. Was nun jene Frage selbst anbelangt, so glauben wir uns mit einem Hinweis auf die in jenen Aufsätzen freilich nur in den allgemeinsten Umrissen entworfenen Gesichtspunkte begnügen und auf ihre nähere Betrachtung hier verzichten zu dürfen, schon um diese Besprechung nicht über Gebühr auszudehnen. Dagegen können wir es uns und unseren Lesern nicht ersparen, noch einige andere Punkte in der Schrift des „alten Praktikers" etwas näher zu beleuchten. Wie bereits erwähnt, legt er unter den Gründen, die er in seiner „Beweisführung" geltend macht, das Hauptgewicht auf die „Mängel der gegenwärtigen Organisation", obwohl diese Mängel, wenn man seinen Ausführungen „einfach" folgen und sie sozusagen „unbesehen" als richtig anerkennen wollte, im Grunde nichts weiter darstellen würden, als eine aus dem „Mangel an praktischer Sachkenntniss" a b g e l e i t e t e These. Ein weiteres Eingehen auf diesen heikelen Punkt müssen wir uns „aus naheliegenden Gründen" versagen. Dass die gegenwärtige Organisation der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung keine vollkommene Schöpfung ist, hat auch der Verfasser der Schrift „Zur Umgestaltung" usw. nicht bestritten. Die Vereinfachungen, die auch er für möglich erklärt (S. 31) würden aber, wie er (S. 19 ff.) ausführlich dargelegt hat, keinesfalls in den 1890 in der „Nat.-Ztg." und jetzt mit einigen Aenderungen in der uns vorliegenden Schrift (S. 31 ff.) gemachten Vorschlägen des „alten Praktikers" zu finden sein. Seine „Praxis" scheint ihn vielmehr auch hier in bedenklicher Weise im Stich gelassen zu haben. Eine wirklich einfache Organisation würde nach dem übereinstimmenden Urtheil zahlreicher „alter Praktiker", die es trotz der Ausführungen des Herrn Verfassers auch noch in anderen als den maschinentechnischen Kreisen gibt, etwa in der Weise zu denken sein, dass die jetzige untere Instanz, wie auch er es wünscht, als Behörde in Fortfall käme und durch je einen (theoretisch wie praktisch entsprechend vorgebildeten) Lokalbeamten ersetzt würde, dessen nicht zu gross bemessener Amtsbezirk es ihm ermöglichte, unter Mitwirkung einiger weniger Hilfskräfte (für den Betriebs- u n d Verkehrsdienst gleichmässig geschulte Kontroleure und Büreaubeamte) alle darin vorkommenden Angelegenheiten von lediglich örtlicher (lokaler) Bedeutung für den B e t r i e b s - u n d V e r k e h r s d i e n s t unter eigener Verantwortlichkeit selbständig und, soweit irgend angängig, auf dem einfachsten Wege des persönlichen Eingreifens zu regeln, die Dienstausführung auf beiden Gebieten zu leiten und zu überwachen. Ueber diesen Beamten könnten etwa den jetzigen Direktionen entsprechende Verwaltungs b e h ö r d e n stehen, der alte „Praktiker" will sie „Ober-Bahnämter" nennen, aber auch diese mit Dienstbezirken, deren geringere Ausdehnung es gestattete, dass jedem ihrer Mitglieder ein bestimmter Dienstzweig, wie auch er es wünscht, zur ausschliesslichen, wiederum möglichst selbständigen Oberleitung und Beaufsichtigung zugetheilt würde. Wie bei diesen ganzen Vorschlägen, würde eine Anlehnung an die unseres Wissens bewährte Englische Organisation, die wohl auch der Gestaltung der früheren Hannoverschen Eisenbahnverwaltung als Vorbild gedient hat, noch in der Richtung zweckmässig erscheinen, dass jedem Mitglied der Verwaltungsbehörde auch die Regelung der Personalangelegenheiten der ihm in seinem besonderen Dienstzweige unterstellten Beamten übertragen würde. Nur auf diesem Wege wäre eine der Sache förderliche Wechselwirkung zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, ein tiefergehendes Interesse beider Theile für einander und vor allem eine sorgfältige Auswahl und Schulung der Beamten, je nach ihrer persönlichen Eignung, zu erreichen. Auch der Verfasser der Schrift „Zur Umgestaltung" usw. erkennt dies an (S. 15). Das gegenwärtig übliche Verfahren, die Bearbeitung der Personalien bei den Direktionen und vielfach selbst bei den Betriebsämtern in einer und meist nicht der in den betreffenden Dienstzweigen sachverständigen und verantwortlichen Hand zu vereinigen, steht damit in vollendetem Widerspruch. Während nun der „alte Praktiker", dem die Bedeutung dieses Punktes übrigens nicht entgangen ist, weiterhin das Gebäude der Organisation, dessen Fundament und Erdgeschoss sich uns in den eben besprochenen Lokalbeamten und Verwaltungsbehörden darstellt, noch mit einem Zwischengeschoss (in der Gestalt von 1—3 Generaldirektionen) versehen möchte (S. 33), sind wir der Meinung, und wir sind darin der Zustimmung v e r s c h i e d e n e r sehr umsichtiger, wenn auch nicht „alter", so doch älterer Praktiker gewiss, dass damit der Bau in einer weder nothwendigen, noch nützlichen Weise verschwerfälligt (komplizirt) und verunstaltet würde. Wir würden deshalb empfehlen, ihn in vornehmer Einfachheit, die auch hier mit grösster Wirthschaftlichkeit gleichbedeutend sein würde, nur mit e i n e m oberen Stockwerk auszustatten, das in dem Ministerium als der höchsten Verwaltungs- und zugleich Aufsichtsbehörde dem Gebäude einen würdigen Abschluss geben und zugleich ausreichenden Raum für die Pflege und Entwickelung des Verkehrslebens bieten würde. Wenn davon ausgegangen würde, dass die Lokalbeamten gleich den über ihnen stehenden Verwaltungsbehörden in ihrer Verantwortlichkeit und dieser entsprechenden Selbständigkeit nur insoweit zu beschränken wären, als es sich um Angelegenheiten handelt, die ihrer Natur nach einer einheitlichen Regelung, einerseits für den Bezirk der Verwaltungsbehörden, andererseits für den gesammten Bereich der Staats-Eisenbahnverwaltung bedürfen, so ergibt sich daraus gewissermaassen von selbst eine Abgrenzung der Befugnisse, welche die Geschäftsführung möglichst vereinfacht und daneben den nachgeordneten Stellen mit voller Verantwortlichkeit und Selbständigkeit auch volle Schaffensfreude verleiht. Ein Bevormundungssystem, wie es von dem „alten Praktiker", ob mit Recht oder Unrecht möge unerörtert bleiben, in der gegenwärtigen Organisation erblickt wird, müsste zu fortwährenden Schwierigkeiten und Hemmungen und damit zu einer Lähmung der für ein gedeihliches Wirken unentbehrlichen Berufsfreudigkeit und Thatkraft führen, auch das Bewusstsein der eigenen Verantwortlichkeit wesentlich abschwächen.

Die Unterhaltung der Bahnanlagen und des rollenden Materials würde selbstverständlich nach wie vor Aufgabe der Bau- und Maschinentechniker verbleiben, denen für die Erfüllung dieser Aufgabe gleichfalls bestimmte, für die Unterhaltung der Bahnanlagen nicht zu ausgedehnte Bezirke zu überweisen sein möchten. Dabei würde vielleicht in Frage kommen dürfen, ob diese verhältnissmässig einfachen Aufgaben überhaupt den gegenwärtigen Aufwand an Beamten mit einer höheren Fachbildung erfordern und ob sie nicht in den unteren Stellen ebensogut und w e s e n t l i c h b i l l i g e r durch weniger wissenschaftlich, dafür aber mehr praktisch vorgebildete Kräfte versehen werden könnten. Die Erfahrungen anderer Deutscher Staaten und auch der früheren Preussischen Privatbahnen scheinen dafür zu sprechen. Um so mehr Gewicht könnte dann andererseits darauf gelegt werden, für grössere und schwierigere Neuanlagen und -Herstellungen darin besonders geübte Kräfte heranzuziehen. Eine hiesige angesehene und gelesene Zeitung schrieb kürzlich: „Dass in der Eisenbahnverwaltung noch an allen Stellen gespart werden kann, ist sicher. Nur möge es dort geschehen, wo nicht die allgemeinen Interessen des Verkehrs darunter leiden. Man vereinfache vor allen Dingen die Verwaltung und beseitige zu diesem Zwecke die bestehende weitläufige und kostspielige, den ganzen Apparat ungemein erschwerende Organisation mit ihren 11 selbständigen Direktionen und einigen 60 fast ebenso (?) selbständigen Betriebsämtern. Unsummen werden auch verschlungen durch dienstliche Einrichtungen, rechnerische und Schreibarbeiten, die nur dazu dienen, den Anforderungen der Oberrechnungskammer gerecht zu werden. Grosse Ersparnisse würden ferner bei den Bauten gemacht werden können, wenn man sich gewöhnte, dieselben mehr der Privatunternehmung zu übertragen und nicht zu Bauwerken, die schliesslich der erste beste Maurer- oder Zimmermeister entwerfen und ausführen kann, mehrere Baumeister anzustellen, die wieder von einigen Bau- und Oberbauräthen kontrolirt und beaufsichtigt werden und schliesslich trotzdem oft unzweckmässig und theuer bauen. Aehnlich liegt es noch auf vielen anderen Gebieten."

So ganz Unrecht wird man diesen Ausführungen nicht geben können, und am allerwenigsten dürfte Herr Minister Thielen dies thun wollen, der in einer langjährigen Thätigkeit bei einer vortrefflich eingerichteten und geleiteten Privatbahnverwaltung genügende Erfahrungen darüber gesammelt haben wird, wie man gut und billig (zwei sonst schwer zu vereinigende Begriffe) wirthschaftet, namentlich wenn man es mit keiner Oberrechnungskammer zu thun hat. Und damit sind wir bei einem weiteren „heikelen" Punkt angelangt, der auch von dem „alten Praktiker" in einer Reihe, wie uns aus eigener Erfahrung heraus bedünken will, durchaus zutreffender Bemerkungen voll gewürdigt wird (S. 16/17). Mit ihm sind wir der Ueberzeugung, dass die altüberlieferte Pflichttreue und Unantastbarkeit des Preussischen und des Deutschen Beamtenstandes überhaupt auf besseren Grundlagen ruht, als auf der Furcht vor dem drohenden Schreckgespenst der vielberufenen Oberrechnungskammer. Auch darin wird ihm jeder unbefangene und einsichtige Kundige beipflichten müssen, dass

die von ihr geübte, dem äusseren Anscheine nach geradezu „minutiöse“ Kontrole (eine treffende Deutsche Bezeichnung steht uns augenblicklich nicht zu Gebote) in Wirklichkeit sich der Hauptsache nach in einer mit peinlichster Gewissenhaftigkeit und gewissenhaftester Peinlichkeit betriebenen Handhabung eines theilweise recht kleinlichen Formenwesens erschöpft. Endlich ist es ein offenes Geheimniss, dass jene Kontrole überall da versagt, wo thatsächlich vielleicht eine genauere Ueberwachung am Platze wäre, nämlich wo es sich um grössere Werthe und deren wirthschaftliche Verwendung handelt, wie z. B. bei Bauten. Zu einem richtigen Urtheil auf diesem Gebiete fehlt es in der Oberrechnungskammer bei der Vorbildung ihrer Beamten an der nöthigen „praktischen Sachkenntniss.“ Statt einer Ergänzung dieser „Lücke“ würde es vielleicht wirksamer und billiger sein, jene Ueberwachung durch die mit den nöthigen Sachverständigen ohnehin versehene höhere Aufsichtsbehörde zu bewirken. Durch Wegfall der umfangreichen Formalien, die lediglich auf die Anforderungen der Oberrechnungskammer zurückzuführen und in einem immer mehr anschwellenden, schon jetzt recht stattlichen Bande zusammengefasst sind, würden wahre „Unsummen“ erspart werden können, zu denen die durch die Oberrechnungskammer auch in ihrer mittelbaren Wirksamkeit als Schreckgespenst herbeigeführten Ersparnisse kaum in einem annähernd richtigen Verhältnisse stehen dürften. Die früheren Privatbahnen sind ohne den namentlich mittelbar höchst kostspieligen Apparat ausgekommen, der in Preussen für die Erhaltung der wirthschaftlichen und sonstigen Ordnung in den Staatsbetrieben noch immer für unentbehrlich gehalten zu werden scheint. Und im allgemeinen wird man ihnen einen Mangel an Wirthschaftlichkeit oder wirthschaftlicher Ordnung nicht zum Vorwurfe machen können. Das auch bei ihnen nicht verkannte Bedürfniss einer wirthschaftlichen Ueberwachung haben sie mit weit einfacheren Mitteln, darum vielleicht viel wirksamer und jedenfalls viel billiger befriedigt. Auch hier ist für Reformen im grossen Stil noch ein weites und fruchtbares Feld. Bevor wir dieses verlassen, sei dem Nachdenken reformdurstiger Erfinder noch die Frage empfohlen, ob die gegenwärtige umfangreiche und damit kostspielige Einrichtung der Verkehrs- und Wagenkontrolen nicht ohne Schaden für die Sache durch eine einfachere und billigere Veranstaltung, etwa nach dem wenn auch nicht „berühmten“, so doch als praktisch bewährten Englischen Muster ersetzt werden könnte.

Damit sei es „vorläufig“ genug der Reformen, damit wir nicht Gefahr laufen, „durch sachlich richtige Bestrebungen die Ruhe der Verwaltung zu stören und Missfallen zu erregen“, wie der „alte Praktiker“ sich (S. 15) auszudrücken beliebt.

—T—

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Kilometerzeiger. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 58 (K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) und Nr. 84 (K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang) neu und den XIV. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 58 und 84 werden die im November 1885 bezw. im März 1884 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 13 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) und Nr. 58 (K. und K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) neu herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 13 und 58 werden die im November 1887 bezw. im Januar 1891 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 729 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 735 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 736 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Nachdem die Beschlüsse der letzten Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes in Leipzig vollzugsreif geworden sind, werden in Ausführung derselben nachstehende neue beziehungsweise Neuausgaben und Nachträge zu bestehenden Kundmachungen mit Gültigkeit vom 10. März dieses Jahres ausgegeben:

Kundmachung 35, Grundsätze über Erhebung von Wagenstandgeld bei Fristüberschreitungen infolge von Verwiegungsanträgen;

Kundmachung 36, Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld;

Kundmachung 37, Verwendung von Eilgutkarten bei Viehsendungen;

Kundmachung 30, 2. Ausgabe, Vorschriften über die Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen;

Kundmachung 6, 2. Ausgabe, Beförderungsbegünstigungen für Brieftaubensendungen;

Kundmachung 29, 1. Nachtrag, Grundsätze bei Bekanntgabe von Verkehrsstörungen.

Aus dem Deutschen Reich.

Transporterleichterung für die Beförderung von Abfällen.

Zur Verhütung der widrigen und der Gesundheit nachtheiligen Ausdünstungen, die ungereinigte Knochen und ähnliche fäulnissfähige thierische Abfälle bei der Eisenbahnbeförderung verbreiten, hatte der Bundesrath im vergangenen Jahre beschlossen, dass diese Gegenstände mit Ausnahme der kältesten Jahreszeit nur in festen, dicht verschlossenen Fässern zur Beförderung zugelassen werden dürften. Gegen diese Vorschrift sind Beschwerden erhoben worden, weil der Transport dadurch vertheuert werde und die Waare infolge der festen Verpackung leide.

Auf Grund einer vom Bundesrath durch Beschluss vom 3. d. Mts. dem Reichs-Eisenbahnamt ertheilten Ermächtigung wird nun bestimmt, dass die unter XXXII Ziffer 4 der Anlage D zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands aufgeführten Gegenstände: frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen vom 15. d. Mts. ab bei der Aufgabe in Wagenladungen versuchsweise auch unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zuzulassen sind:

„Die Gegenstände müssen in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe, sogen. Hopfentuche, das mit verdünnter Karbolsäure getränkt ist und dieses wiederum mit einem grossen wasserdichten, nicht getheerten Wagenplan vollständig bedeckt sein. Die Bedeckung hat der Versender zu stellen.“

Lauterecken-Staudernheim

Die Nr. 4 der Gesetzsammlung enthält den Staatsvertrag zwischen Preussen und Bayern, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lauterecken nach Staudernheim.

Preussische Staatseisenbahnen.

Betriebsergebnisse.

Im Etatsjahre 1891/92 wurden im Vergleich zum Vorjahre vereinnahmt

im	für Personen 1891/92	gegen 1890/91	für Güter 1891/92	gegen 1890/91
	M.	M.	M.	M.
April . . .	17 811 983	— 1 413 985	51 831 405	+ 4 636 919
Mai. . . .	23 275 749	+ 1 208 701	48 976 631	— 24 940
Juni . . .	20 924 257	+ 611 206	49 348 347	+ 2 649 274
Juli . . .	26 541 168	+ 1 008 160	51 930 731	+ 2 982 816
August . .	25 954 016	+ 1 175 648	53 085 398	+ 2 749 589
September .	25 315 843	+ 2 491 775	54 649 815	+ 2 328 205
Oktober . .	20 377 629	+ 1 111 370	59 100 921	+ 1 463 420
November .	15 996 577	+ 615 515	55 612 499	+ 3 430 223
Dezember .	16 321 162	+ 1 136 727	50 032 014	+ 1 093 121
Januar . .	13 836 386	+ 1 172 672	45 530 451	— 857 997

	insgesammt	gegen 1890/91		insgesammt	gegen 1890 91
	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ
April .	73 275 032	+ 3 501 205	Dezemb.	70 389 204	+ 2 325 870
Mai . .	75 833 030	+ 1 409 118	Januar .	63 410 270	+ 434 541
Juni . .	74 076 265	+ 3 680 436	Betriebslänge km	25 214	+ 311
Juli . .	82 441 287	+ 4 205 008	Einnahme für das Kilometer ℳ	2 515	— 14
August .	82 914 440	+ 4 153 466			
Septemb.	83 922 470	+ 5 036 339			
Oktober.	83 480 473	+ 2 600 473			
Novemb.	75 443 595	+ 3 938 780			

In den 10 Monaten des Etatsjahres 1891/92 betrug die Gesammteinnahme

		gegen das Vorjahr
für Personen	207 741 012 ℳ	+ 9 811 498 ℳ
„ Güter	524 732 794 „	+ 20 264 248 „
aus sonstigen Quellen . . .	39 050 129 „	+ 1 705 483 „
zusammen	771 523 935 ℳ	+ 31 781 229 ℳ
oder für das Kilometer	30 791 „	+ 795 „

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die definitive Einnahme des Vorjahres sich gegen den damaligen provisorischen Ausweis bei der Verkehrseinnahme um 465 205 ℳ und bei der Gesammteinnahme um 3 121 571 ℳ günstiger stellte, so dass auch in diesem Jahre erheblich günstigere definitive Betriebseinnahmen in Aussicht stehen.

Meldung von Unfällen.

Die am Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande betheiligten Eisenbahnverwaltungen sind übereingekommen, ihre Dienststellen anzuweisen, in dem Falle, wenn beim Eisenbahnbetriebe Reisende getödtet oder erheblich verletzt werden, so bald als möglich deren Namen, Stand und Wohnort festzustellen und ihrer Heimathsstation behufs Verständigung der Angehörigen von dem Unfall durch den Draht Nachricht zu geben. Im Falle einer Verletzung soll dies aber nur dann geschehen, wenn der Verletzte selbst ausser stande ist, über die Benachrichtigung seiner Angehörigen Bestimmung zu treffen. Bei Verkehrsstörungen, durch welche der Personenverkehr auf durchgehenden Linien voraussichtlich länger als 12 Stunden unterbrochen wird, sind von dem zuständigen Betriebsamt entsprechende Mittheilungen an geeignete Zeitungen und nach Ermessen auch an die Kontinental-Telegraphencompagnie in Berlin zu geben. Sofern der Verkehr durch Umsteigen am Orte der Störung aufrecht erhalten werden kann, bleibt die Unterlassung der Meldung dem Betriebsamt anheimgestellt. Alle Unfälle jedoch, bei denen eine Tödtung oder erhebliche Verletzung von Reisenden stattgefunden hat oder welche ihrer Natur nach in weiteren Kreisen Aufsehen zu erregen geeignet erscheinen, sind stets der Kontinental-Telegraphencompagnie (dem Wolff'schen Telegraphenbüreau in Berlin) durch den Draht mitzutheilen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890/91 bezw. 1890 ist festgestellt worden:

1. bezüglich der Preussischen Strecke der Eisenberg-Crossener Eisenbahn auf . . . . . 1 138,62 ℳ
2. bezüglich der Preussischen Strecke der Braunschweigischen Landeseisenbahn auf . . . . . 8 795,60 „
3. bezüglich der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Eisenbahngesellschaft Almelo-Salzbergen in Betracht kommt, auf . . . . . 40 584,97 „

Aus dem Betriebe der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn sowie der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen berührt wird, ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1890/91 bezw. 1890 nicht erzielt worden.

Stationseröffnung.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 16. d. Mts. wird der zwischen Fürstenberg (Weser) und Holzminden belegene Haltepunkt Lüchtringen-Steinkrug für den Personenverkehr eröffnet werden. Für die Abfertigung von Reisegepäck ist der genannte Haltepunkt nicht eingerichtet.

Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft.

Aus dem Berichte für 1891 ist zu entnehmen, dass die Schifffahrtssaison vom 22. März bis 19. Dezember dauerte. Die Frachtraten sind zurückgegangen. Es wurden befördert 5 480 353 Centner; ferner wurden 897 leere und 137 beladene fremde Fahrzeuge geschleppt. Der Personenverkehr ist etwas reger gewesen. Die Generalversammlung genehmigte den vorgelegten Abschluss und die Gewinn- und Verlustrechnung, ertheilte Entlastung für 1891 und setzte die Dividende für das vergangene Betriebsjahr auf 4½ % fest.

Für das Jahr 1890 gelangte eine Dividende von 5½ % zur Vertheilung.

Niederwaldbahn.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für 1891 betrug die Anzahl der beförderten Personen 203 234 gegen 199 329 im Vorjahr. Die Gesammteinnahme belief sich auf 134 597 ℳ (gegen 133 956 ℳ in 1890). Die Gesammtausgaben betrugen 60 038 (67 291) ℳ. Von dem Rohüberschuss in Höhe von 73 072 (66 922) ℳ sind zunächst die Zinsen der 4½ % Obligationen mit 28 963 ℳ und die zweite Amortisationsquote derselben mit 5 500 ℳ zu bestreiten, so dass ein verfügbarer Reingewinn von 38 609 ℳ verbleibt. An Rücklagen und Abschreibungen werden für den Erneuerungsfonds 6 500 (5 000) ℳ, für den Reservefonds 1 600 (1 350) ℳ, auf Konto Plakate und Reisehandbücher 616 ℳ in Vorschlag gebracht. Der alsdann verbleibende Betrag von 29 892 ℳ gestattet — nach Abzug der satzungsmässigen persönlichen Gewinnantheile von 1 494 ℳ — die Vertheilung einer Dividende von 2 %.

Für das Jahr 1890 gelangte gleichfalls eine Dividende von 2 % zur Vertheilung.

Münster i. W.-Siegen-Frankfurt a. M.

Die Handelskammer zu Frankfurt a. M. hat über das Projekt einer Vollbahn Münster i. W.-Siegen-Frankfurt a. M. eine Eingabe an die Handelskammern zu Hanau, Offenbach und Würzburg gerichtet und darauf hingewiesen, dass die projektirte Theilstrecke Siegen-Haiger um 31,7 km kürzer ist als die alte Linie Siegen-Betzdorf-Haiger.

Der Geschäftsausschuss für diese projektirte Bahn wird eine ausführliche Denkschrift über den wirthschaftlichen Nutzen, welchen die Abkürzung der Linie Siegen-Haiger hervorbringt, ausarbeiten und den betreffenden Ministerien unterbreiten.

Verwiegung von Wagenladungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf die seitens mehrerer Vereine an ihn ergangene Vorstellung, dass bei der Verwiegung von Wagenladungen (Kohlen, Erze, landwirthschaftliche Produkte usw.) dem Unterschiede zwischen dem wirklichen und dem angeschriebenen Eigengewichte der Wagen, den Einflüssen der Witterung usw. nicht genügend Rechnung getragen, vielmehr schon bei einer geringen Ueberschreitung des im Frachtbriefe angegebenen Gewichtes nicht nur Mehrfracht, sondern auch Konventionalstrafen erhoben werde, nach dem „Berl. Act." erwidert, dass die Erhebung von Mehrfracht und Konventionalstrafe für Gewichtsüberschreitungen auf den Deutschen Eisenbahnen auf folgenden Grundlagen einheitlich geregelt sind: Eine Konventionalstrafe für Wagenüberlastung in Höhe des vierfachen der Fracht wird nur für das über die Tragfähigkeit des Wagens hinausgehende Uebergewicht berechnet. Die Tragfähigkeit ist im allgemeinen um 5 % höher als das Ladegewicht. In dieser Beziehung ist daher allen billigen Wünschen genügt. Eine Konventionalstrafe für unrichtige Gewichtsangabe (im doppelten Betrage der hinterzogenen Fracht) wird dann erhoben, wenn der Gewichtsunterschied gegen das im Frachtbriefe angegebene Gewicht mehr als 2 % des Eigengewichts (Tara) des Wagens (etwa 5 000—8 000 kg) beträgt. Bleibt der Gewichtsunterschied innerhalb dieser Grenzen (etwa 100—160 kg), so wird weder Konventionalstrafe noch Mehrfracht erhoben. Obwohl durch diese Bestimmung der Möglichkeit geringer Wiegefehler, sowie dem etwaigen Unterschiede zwischen dem angeschriebenen und dem wirklichen Gewichte der Fahrzeuge Rechnung getragen wird, so sind die Königlichen Eisenbahndirektionen dennoch beauftragt worden, mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Frage zu erörtern, ob es etwa angängig sein sollte, von der Erhebung der Mehrfracht allgemein oder für gewisse Güter dann abzusehen, wenn der Gewichtsunterschied gegen das im Frachtbrief angegebene Gewicht weniger als 2 % des letzteren beträgt. Bezüglich der Erhebung von Konventionalstrafen für unrichtige Gewichtsangabe ohne gleichzeitige Wagenüberlastung werde die Angelegenheit eine den geäusserten Wünschen entsprechende Erledigung finden, wenn der z. B. dem Bundesrathe vorliegende Entwurf eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands Annahme finden und zur Einführung gelangen sollte, da nach diesem Reglement nur für eine das Ladegewicht um 5 % überschreitende Ueberlastung, nicht aber auch für unrichtige Gewichtsangabe die Erhebung von Konventionalstrafe vorgesehen ist.

Zur Anlage von Kleinbahnen.

Der erste Gegenstand der Tagesordnung der am 18. Februar d. J. in Berlin abgehaltenen Hauptversammlung der

Deutschen Landwirthschaftsgesellschaft betraf die Anlage von Kleinbahnen, über die im Namen des Sonderausschusses für Uebertragung von Last und Kraft Graf Arnim-Schlagenthin berichtete. Der „Post“ zufolge empfahl derselbe der Reichsjustizkommission folgendes zur Berücksichtigung bei Abfassung des Bürgerlichen Gesetzbuches zu überweisen: „Im Interesse der Landwirthschaft und der Industrie empfiehlt es sich zu Gunsten der Anlage von Tertiärbahnen und Schleppbahnen das Nothwegerecht in der Weise auszubilden, dass ähnlich, wie dies bereits bezüglich des Wasserleitungsrechts über fremde Gründe in vielen Gesetzgebungen aufgenommen, jedermann gestattet werde, die Einräumung einer Dienstbarkeit auch fremden Grundstücken zur Geleisanlage verlangen zu dürfen unter der Voraussetzung: a) voller Entschädigung des Grundeigenthums für alle Nachtheile und für Sicherstellung gegen solche; b) der Ausführung seitens des Unternehmers aller Arbeiten, welche zum Schutze des dienenden Grundstückes erforderlich sind; c) dass bebaute Grundstücke nicht in Anspruch genommen werden; d) dass Dritten, soweit es der Betrieb des ersten Unternehmers gestattet, der Anschluss mittelst Anschlussgeleise und die Mitbenutzung der Geleise, natürlich gegen Entschädigung des Unternehmers, zu gewähren ist.“ Es soll ferner dahin gestrebt werden, dass die Genehmigung und die Aufsicht zu den in Frage stehenden Tertiärbahnen einheitlich geregelt werde. Die Diskussion verhielt sich im allgemeinen zustimmend zu dem Gedanken der Tertiärbahnen und dem Berichte und den Anträgen des Sonderausschusses. Die Versammlung erklärte sich mit dem Vorschlage des Vorsitzenden einverstanden, die Veröffentlichung des Materials durch das Jahrbuch oder eine besondere Broschüre zu veranlassen, einschliesslich des Antrages des Grafen Schwerin-Schwerinsburg: „Die Hauptversammlung möge beschliessen, diejenigen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, welche, von Landwirthen begründet, ausschliesslich Bedürfnisse und Erzeugnisse der Land- und Hauswirthschaft für die Landwirthschaftsbetriebe der Bahngründer befördern, — sei es innerhalb der Grundstücke der Gründer, sei es zwischen diesen Grundstücken einerseits und Bezugs- oder Absatzorten für landwirthschaftliche Bedürfnisse oder Erzeugnisse, Bahnhöfen oder anderen Verkehrsanschlusspunkten andererseits — sind als öffentliche Eisenbahnen nicht zu betrachten. Solche Eisenbahnen unterliegen daher im Deutschen Reiche weder dem Deutschen Bahnpolizeireglement noch dem Deutschen Eisenbahnbetriebsreglement noch der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung noch dem Eisenbahn-Haftpflichtgesetz. Sie unterliegen ferner in Preussen zur Zeit nicht dem Gesetz vom 3. November 1838.“

Projektirte Berliner elektrische Hochbahn.

Wegen des von der Firma Siemens & Halske aufgestellten Entwurfs einer elektrischen Stadtbahn fand kürzlich auf Veranlassung der Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine neue Besprechung statt, welcher Beamte der Ministerial-Baukommission, des Polizeipräsidiums, der Magistrate von Berlin und Charlottenburg, sowie der Staatsbahnen beiwohnten. Der Berathung unterlag nur die grosse Hauptlinie. Diese beginnt im Osten an der Warschauer Brücke, setzt dann neben der Oberbaumbrücke über die Spree, geht durch den Kommunalweg, Skalitzer Strasse, Hallesches Thor, schwenkt dann bei der Möckernbrücke nach Süden ab, um die Geleise der Anhalter und Potsdamer Bahn in der Richtung nach dem Dennewitzplatz zu überschreiten. Sodann durchschneidet die Bahn ein an der Dennewitzstrasse gelegenes Grundstück und führt hinter der Lutherkirche vorbei. Vom Dennewitzplatz an folgt die Bahn dem Zuge der Bülow-, Kleist- und Tauenzienstrasse, wobei sie den Nollendorfplatz geradlinig überschreitet. Sie führt schliesslich bis zum Zoologischen Garten, wo wieder ein Uebergangsverkehr mit der Stadtbahn erfolgen kann. Der Entwurf ging noch weiter bis zum Wilhelmsplatz in Charlottenburg; vorläufig wurde aber von einer weiteren Ausbildung der Linie abgesehen. Man entschied sich aber noch für zwei „Schleifen“; die eine, ausgehend vom Kreuzungspunkt mit der Anhalter Bahn, hat als Ziel den Potsdamer Bahnhof (Ringbahnhof), die andere wendet sich auf der westlichen Seite von der Dennewitzstrasse nach dem Wannseebahnhof.

Braunschweigische Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt die Vertheilung einer Dividende von 4½ % gegen 5 % im Vorjahre vor.

Bremerhafener Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1891 zusammen 1 308 319 Personen befördert gegen 1 121 769 Personen im Vorjahre. Vereinnahmt wurden 156 985 ℳ, mithin 21 665 ℳ mehr als im Vorjahre Die Gesammteinnahmen zuzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre betrugen 161 779 ℳ Nach Abzug sämmtlicher Unkosten einschliesslich Abschreibungen im Betrage von 134 234 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 27 545 ℳ Hiervon sind zuzuführen dem gesetzlichen Reservefonds 5 % = 1 377 ℳ und dem Bahnkörper-Amortisationskonto 2 000 ℳ Von den verbleibenden 24 168 ℳ erhält der Aufsichtsrath 5 % persönliche Gewinnantheile mit 1 208 ℳ, während von der hiernach verfügbaren Summe eine Dividende von 5 % (gegen 7 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangt.

Hamburger Strassenbahn.

Die Dividende für das verflossene Geschäftsjahr ist auf 4 % gegen 6 % im Vorjahre festgesetzt worden.

Naumburger Strassenbahn.

In der letzten Sitzung des Strassenbahnkomitees wurde beschlossen, das Aktienkapital von 160 000 ℳ auf 200 000 ℳ zu erhöhen und die Strassenbahn bis Grochlitz fortzuführen.

Stettiner Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft wurden im Jahre 1891 zusammen 417 290 ℳ, mithin mehr gegen das Vorjahr 15 186 ℳ eingenommen. Im ganzen wurden 3 350 277 Personen (+ 158 259) befördert. Der Rohgewinn beträgt 417 290 ℳ, der Reingewinn 33 333 ℳ und die zur Vertheilung gelangende Dividende 2½ %.

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

Der Bericht über das Jahr 1891 hebt hervor, dass die Betriebseinnahmen eine nicht unwesentliche Abnahme gegen das Vorjahr erlitten haben, namentlich infolge des dem langen Winter folgenden ungünstigen Sommers. Im Berichtsjahre wurden 7 521 950 Personen befördert.

Die Verwaltung beantragt, nach Zustimmung des Aufsichtsraths, eine Dividende von 4 % und eine Superdividende von 12 %, zusammen 16 % zur Vertheilung zu bringen.

Gesetzentwurf über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches.

Die zweite Berathung des Gesetzentwurfs über das Telegraphenwesen im Reichstage wurde, wie wir in Nr. 18 S. 193 d. Ztg. mittheilten, bei § 7 a abgebrochen und erst am 3. d. Mts. fortgesetzt und abgeschlossen. Die Beschlüsse stellten folgende Fassungen fest:

§ 7 a) Elektrische Anlagen sind, sobald eine Störung der einen Leitung durch die andere zu befürchten ist, auf Kosten desjenigen Theils, welcher durch eine spätere Anlage oder durch eine später eintretende Aenderung einer bestehenden Anlage diese Gefahr veranlasst, nach Möglichkeit so anzulegen, dass sie sich nicht störend beeinflussen.

§ 7 aa) Die auf Grund der vorstehenden Bestimmung entstehenden Streitigkeiten gehören vor die ordentlichen Gerichte. Das gerichtliche Verfahren ist zu beschleunigen (§§ 198, 202 bis 204 der Reichs-Civilprozessordnung). Der Rechtsstreit gilt als Feriensache (§ 202 des Gerichtsverfassungs-Gesetzes, § 201 der Reichs-Civilprozessordnung).

§ 7 b) Das Reich erlangt durch dieses Gesetz keine weitergehenden als die bestehenden Ansprüche auf die Verfügung über fremden Grund und Boden, insbesondere über öffentliche Wege und Strassen.

§ 8. Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten für Bayern und Württemberg mit der Maassgabe, dass für ihre Gebiete die für das Reich festgestellten Rechte diesen Bundesstaaten zustehen und dass die Bestimmungen des § 4 c auf den inneren Verkehr dieser Bundesstaaten keine Anwendung finden.

Aus Württemberg.

Filderbahngesellschaft.

Die Einnahmen im Jahre 1891 beliefen sich auf 129 600 ℳ, die Ausgaben auf 109 000 ℳ Befördert wurden 285 000 Personen, 83 000 kg Gepäck, 576 000 kg Güter. Die Anlagekosten der Zahnradbahnstrecke Stuttgart-Degerloch betrugen 454 000 ℳ, diejenigen der Adhäsionsbahn Degerloch-Hohenheim 340 000 ℳ Von Bezahlung einer Dividende wurde auch dieses Jahr Umgang genommen und der Reingewinn den Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationskonti überwiesen.

Einführung der Mitteleuropäischen Einheitszeit im Eisenbahnbetriebe.

Nach einer amtlichen Bekanntmachung im Staatsanzeiger kommt auf den Württembergischen Staats- und Privatbahnen mit dem 1. April an Stelle der Stuttgarter Zeit die Mitteleuropäische Zeit zur Einführung. Von diesem Tage an zeigen sämmtliche Stationsuhren diese letztere Zeit, welche der Stuttgarter Zeit um 23 Minuten voraus ist. Die Württembergischen Zeitungen brachten dieser Tage einen längeren Artikel über die Einführung der Einheitszeit, dem wir folgendes entnehmen:

„Der auf den 1. April erscheinende neue Aushang-Fahrplan, sowie der gleichfalls neu zur Ausgabe kommende amtliche Taschenfahrplan geben die Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge der Württembergischen Eisenbahnen und derjenigen

Bahnen, welche die neue Zeitrechnung ebenfalls anwenden, in Mitteleuropäischer Zeit an, enthalten aber sonst keine Aenderung gegenüber dem bis zum 31. März gültigen Fahrplan. Der 1. April als Beginn der neuen Zeitrechnung an Stelle des 1. Mai, an welchem Tag der Sommerfahrplan ins Leben tritt, ist gewählt worden, weil es aus dienstlichen Gründen nicht gerathen schien, die Aenderung gleichzeitig mit einem Fahrplanwechsel vorzunehmen. Der Uebergang zur neuen Zeitrechnung im Eisenbahnwesen erfolgt mit dem 1. April wie in Württemberg so auch in Bayern, einschl. der Pfalz, in Baden und in Elsass-Lothringen. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sind bereits am 1. Oktober 1891 mit Einführung der Mitteleuropäischen Zeit vorgegangen In dem vorbezeichneten Gebiet, in welchem bisher verschiedene Zeiten gegolten haben, nämlich in Ungarn und Galizien die Budapester, in Oesterreich die Prager, in Bayern rechts des Rheins die Münchener, in Württemberg die Stuttgarter, in Baden die Karlsruher, in der Bayerischen Pfalz die Ludwigshafener Zeit und in Elsass-Lothringen die Ortszeit, wird nunmehr im inneren wie im äusseren Dienst der Bahnen nach ein und derselben Zeit gerechnet; die Uhrdifferenzen verschwinden. Welche Erleichterung für den Dienst der Bahnbeamten und ganz besonders für das reisende Publikum hierdurch geschaffen wird, ist einleuchtend. Die Mitteleuropäische Zeit (abgekürzt M. E. Z.) ist die Zeit des 15. Meridians östlich von Greenwich. Die Anwendung dieser Zeit gründet sich auf einen im Jahre 1890 gefassten, auf die Beseitigung der vielfachen Uhrdifferenzen abzielenden Beschluss der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welchem ausser sämmtlichen Deutschen auch die Oesterreichisch-Ungarischen, Rumänischen, Polnischen, Niederländischen, sowie ein Theil der Belgischen Bahnen angehören. Nach diesem Beschluss ist im Gebiete des Vereins, zunächst mit Beschränkung auf den inneren Dienst, Zonenzeit einzuführen. Während nun in Preussen, Sachsen und den übrigen Norddeutschen Staaten, sowie im Grossherzogthum Hessen, die Mitteleuropäische Zeit nur im inneren Dienst der Eisenbahnverwaltungen, d. h. in den zum Dienstgebrauch der Bahnbeamten bestimmten Fahrplänen, an Stelle der früher angewandten Berliner Zeit, zur Anwendung kommt, die Fahrplane für das Publikum dagegen die Abgangs- und Ankunftszeiten nach wie vor in der Ortszeit der betr. Station angeben, konnte ein gleiches Vorgehen in Bayern, Württemberg, Baden und der Pfalz nicht stattfinden, weil in diesen Ländern von jeher die Fahrpläne für das Publikum und die Dienstfahrpläne die Zeiten gleichmässig nach der mittleren Sonnenzeit der Stadt, in welcher die Centralverwaltung der Bahn ihren Sitz hat, angeben, auch im gesammten bürgerlichen Leben nicht nach der Zeit des betr. Ortes, sondern nach der Bahnzeit gerechnet wird. Für die bezeichneten Länder ergab sich die Nothwendigkeit, zur Vermeidung von vielerlei Unzuträglichkeiten die Zonenzeit nicht für den inneren Dienstbetrieb allein, sondern auch für den Verkehr mit dem Publikum einzuführen. Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche seither das System der Norddeutschen Bahnen hatten, haben dem Vorgehen ihrer Süddeutschen Nachbarbahnen sich angeschlossen. Das Stundenzonensystem hat zur Voraussetzung, dass auf der ganzen Erde bloss 24 verschiedene Zeiten bestehen sollen, die unter sich nur um ganze Stunden abweichen, während Minuten und Sekunden in demselben Augenblick auf dem ganzen Erdball die gleichen sind. Die Erde wird zu diesem Zweck in 24 Zonen getheilt von je 15 Grad Längenausdehnung (1 Grad = 4 Zeitminuten). Als Ausgangspunkt ist der Meridian von Greenwich angenommen. Innerhalb jeder so gebildeten Stundenzone soll die Zeit des Mittelmeridians derselben als Normalzeit für die ganze Zone gelten, wobei jedoch die Grenzen der Zonen aus Gründen der Zweckmässigkeit nicht scharf nach den theoretischen Meridianen, sondern nach Ländergrenzen zu ziehen sind. Nach dieser Eintheilung hätten in Europa die Staaten: England, Frankreich, Belgien, die Niederlande, Spanien und Portugal Greenwicher Zeit; Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Schweden, Norwegen, die Schweiz, Italien, Serbien und Montenegro die Zeit des um 1 Stunde östlich von Greenwich gelegenen 15. Meridians oder die Mitteleuropäische Zeit; endlich Russland, Rumänien, Bulgarien, die Türkei und Griechenland die Zeit des um 2 Stunden östlich von Greenwich gelegenen (30.) Meridians oder Osteuropäische Zeit. Dieses Zonensystem ist in Nordamerika, sowie in England, Schweden, Rumänien und Bulgarien in Geltung und wird ausser bei den Eingangs erwähnten Bahnen in Belgien und in den Niederlanden demnächst eingeführt. Die Schweiz hat die Berner Zeit, Frankreich die Pariser Zeit und Italien die Römische Zeit beibehalten. Die Berner Zeit ist um 30, die Pariser um 50, die Römische um 10 Minuten hinter der Mitteleuropäischen Zeit zurück."

Die Städte Stuttgart, Heilbronn und Tübingen haben bereits beschlossen die M. E. Z. vom 1. April d. J. an auch im bürgerlichen Leben einzuführen.

Personalnachrichten.

Die Stelle eines Bauinspektors bei dem Eisenbahnbau vorläufig mit dem Wohnsitz in Künzelsau wurde dem Abtheilungsingenieur Hebsacker übertragen.

Der Vorstand der Hauptmagazinsverwaltung in Esslingen, Oberinspektor, tit. Finanzrath Kurz, ist in den Ruhestand versetzt worden.

Aus Russland.

Ssergei Juljewitsch Witte, Minister der Verkehrsanstalten.

Endlich ist es gelungen für das vakante Portefeuille des Ministers der Verkehrsanstalten eine Person zur Uebernahme desselben willig zu finden, was unter den gegenwärtig obwaltenden Verhältnissen, die durch die besonderen und uneingeschränkten Vollmachten geschaffen worden sind, welche der Obrist v. Wendrich erhalten hat, recht schwer geworden sein muss.

Aus Petersburg schreibt man uns:

Die Russische Gesellschaft hat die Ernennung des bisherigen Direktors des Eisenbahndepartements des Finanzministeriums, Wirklichen Staatsrath Witte, zum Minister der Wegekommunikation mit grosser Freude begrüsst, da die bisherige äusserst erfolgreiche Thätigkeit des Herrn Witte auf dem Gebiete des Verkehrswesens alle Bürgschaften dafür bietet, dass mit seiner Ernennung ein neuer Geist in das Wegekommunikations-Ministerium einziehen wird und dem Russischen Verkehrswesen ein ungeahnter Aufschwung bevorsteht. In der That ist der neue Minister, der jüngste unter den Russischen Ministern, auch der Mann, die auf ihn gesetzten Hoffnungen zu verwirklichen und durch sein Talent, durch seine unermüdliche schöpferische Arbeitskraft dem Russischen Verkehrswesen neue Bahnen zu weisen.

Die Biographie des neuen Ministers ist interessant genug; sie zeigt, wie derselbe sich durch sein Verdienst den Weg zu den höchsten Staatsstellungen zu bahnen gewusst. Ssergei Juljewitsch Witte wurde am 17. Juni 1849 in Tiflis geboren, wo sein Vater Mitglied des Konseils des Kaukasischen Statthalters war; seine Mutter war eine Tochter A. P. Fadejew's, der durch seine dem Staate im Kaukasus geleisteten Dienste einen Ehrenplatz in der Russischen Geschichte einnimmt. Auf Witte's Erziehung hatte sein Onkel General G. A. Fadejew, auch als Schriftsteller rümlich bekannt, grossen Einfluss; auf seinen Antrieb widmete sich Ssergei Juljewitsch, nach Beendigung der Neurussischen Universität in Odessa mit dem Grade eines Kandidaten der physiko-mathematischen Wissenschaften, dem Eisenbahndienst, bei der Verwaltung der Odessaer Eisenbahn eintretend. Durch seine Thätigkeit wurde er bald einer der nächsten Mitarbeiter des Direktors der Russischen Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel, des Admirals Tschichatschew, in dessen Verwaltung sich damals auch die Odessaer Eisenbahn befand. Der verantwortliche Posten eines Betriebschefs, in dem Herr Witte sich während des ganzen Türkischen Krieges befand, verschaffte ihm Gelegenheit, sich als einen äusserst kundigen und hervorragenden Administrator zu erweisen. Im Jahre 1879 kam Herr Witte nach St. Petersburg, wo er den Posten eines Abtheilungschefs der Eisenbahnexploitation in der Verwaltung der Südwestbahnen einnahm und zugleich sich an den Arbeiten der bekannten Eisenbahnkommission unter Graf Baranow betheiligte, in dessen Auftrag er einen Band der Arbeiten der Kommission „Geschichte und Thätigkeit der Kongresse der Vertreter der Russischen Eisenbahnen" zusammenstellte. Ausserdem hatte er das Projekt eines Statuts der Russischen Eisenbahnen mit allen dasselbe erläuternden Denkschriften zusammenzustellen. Von 1880 bis 1885 war Herr Witte Exploitationschef und von 1886 bis 1888 Verwaltender der Südwestbahnen, deren glänzende Lage ein beredtes Zeugniss für die organisatorische Thätigkeit Herrn Witte's ablegt. Dank seiner beharrlichen Energie ist zuerst auf den Südwestbahnen (seit 1880) die Beleihung der Getreidetransporte seitens der Eisenbahnen durchgeführt worden. Die glänzenden Fähigkeiten von Ssergei Juljewitsch Witte veranlassten Herrn v. Wyschnegradski, ihn für sein Eisenbahndepartement und sein Tarifkomitee zu gewinnen. Die Thätigkeit Herrn Witte's als Direktor des Eisenbahndepartements und Vorsitzender des Tarifkomitees, durch welche er dem Staate viele Millionen gerettet, ist zu bekannt, um hier näher auf dieselbe einzugehen.

In der Litteratur, besonders in der Fachlitteratur, besitzt Herr Witte einen klangvollen Namen durch seine in den verschiedensten Zeitschriften veröffentlichten Artikel. Von hervorragender Bedeutung ist sein Werk „Prinzipien der Eisenbahntarife", in welchem zuerst die Russ. Eisenbahntarife einer wissenschaftlichen Bearbeitung unterworfen wurden. Eine höchst sympathische Monographie hat Herr Witte im Jahre 1888 dem Nationalökonomen List gewidmet.

Die Folgen im Personalbestande des Ministeriums der Verkehrsanstalten, welche durch den neuen Minister hervorgerufen werden, lassen sich allerdings noch nicht näher aufführen, dass dieselben aber sehr durchgreifender Natur sein werden, dafür sprechen schon gegenwärtig ganz bestimmte Anzeichen. Namentlich scheint das Tarifwesen, das seit etwa 3 Jahren zum Finanzministerium übergeführt war, und das der stete Streitapfel zwischen den beiden Ministern war, gegenwärtig mit Witte wieder zum Ministerium der Verkehrsanstalten zurückgeführt zu werden. Ueber alle diese und etwa sonstige Aenderungen wollen wir nächstens berichten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter Vorsitz des Geh. Ober-Regierungsrath Streckert stattgehabten Versammlung am 9. Februar d. J. erörterte der Königliche Eisenbahn-Bauinspektor Herr Leissner die für die Anlage der Lüftungseinrichtungen in Eisenbahnwagen maassgebenden Grundsätze. Nach den Bedingungen der Gesundheitslehre sind für 1 Person in 1 Stunde mindestens 15 cbm frischer Luft erforderlich. Da bei vollbesetzten Wagen auf 1 Person im Durchschnitt etwa 1 cbm Luftraum entfällt, so entspricht dies der Forderung eines 15fachen Luftwechsels in der Stunde. Trotzdem diese Forderung fast unerfüllbar erscheint, ist derselben nach angestellten Versuchen zu genügen, ohne dass Belästigungen durch Zugluft hervorgerufen werden oder die ausreichende Wirkung der Heizung in Frage gestellt wird. Da die Lüftungsvorrichtungen in Eisenbahnwagen nicht in so grossen Abmessungen hergestellt werden können, dass es mittelst derselben möglich wäre, im heissen Sommer einen einigermaassen behaglichen Zustand in den Wagen zu schaffen, zur Erreichung dieses Zweckes vielmehr das Oeffnen der Fenster behufs Erzeugung von Luftzug nicht zu umgehen ist, so ist auf die Einrichtung einer künstlichen Lüftung im Sommer kein Werth zu legen. Es ist ausreichend, wenn nur Lüftungsvorrichtungen für den Bedarf im Winter in den Wagen vorhanden sind. Angesichts der Schwierigkeit, bei starkem Frost eine auskömmliche Heizung in den Eisenbahnwagen zu unterhalten, ist es ein Gebot der zwingenden Nothwendigkeit, die Lüftung so einzurichten, dass sie die Wirkung der Heizung möglichst wenig schädigt. Aus diesem Grunde ist es zweckmässig, nicht die an der Decke angesammelte Wärme, sondern die am Fussboden lagernde kalte Luft abzusaugen, zu welchem Zweck man die Schächte der Absaugevorrichtungen bis auf den Fussboden herabführt. Als Sauger eignen sich ihrer Einfachheit und guten Wirksamkeit wegen besonders die Wolpert'schen.

Die künstliche Zuführung frischer Luft wird nach den Ergebnissen angestellter Versuche nicht für erforderlich gehalten, da bei Anwendung genügend kräftiger Saugevorrichtungen eine ausreichende Menge frischer Luft durch die natürlichen und unvermeidlichen Undichtigkeiten der Thüren und Fenster von selbst zuströmt. Diese Art der Luftzuführung bietet noch den Vortheil, dass die an vielen Stellen in dünnen Strahlen eintretende frische Luft keinen Zug erzeugt und beim Eintritt einem gewissen Filtrationsprozesse unterliegt. Die Anwendung besonderer künstlicher Luftzuführungsvorrichtungen empfiehlt sich auch aus dem Grunde nicht, weil sie, auf dem Wagendache angebracht, zuweilen Rauch, Russ und atmosphärische Niederschläge in den Wagen eindringen lassen, unter dem Wagenfussboden angeordnet, besonders dem Staube den Zutritt gestatten. Werden zur Beseitigung dieser Mängel Luftfilter angewendet, so wird damit die Leistung der Vorrichtungen sehr bald bis zur Unwirksamkeit vermindert. Jedenfalls ist es nicht möglich, sie im Betriebe dauernd wirksam zu erhalten.

Die zum Zwecke der Lüftung vielfach angewendeten Oberlichtaufbauten sind für den Gebrauch im Winter nicht empfehlenswerth, da beim Oeffnen der Schieber oder Klappen oft kalter Zug entsteht und die Heizung leicht beeinträchtigt wird. Dagegen sind sie im heissen Sommer als Mittel zur Erzielung eines kräftigen Luftzuges von Werth.

Hieran schlossen sich unter Bezugnahme auf die vom Reichs-Eisenbahnamt alljährlich bekanntgegebene Zusammenstellung der auf den Eisenbahnen Deutschlands vorkommenden Radreifenbrüche bei den Betriebsmitteln Mittheilungen über die beim Betriebe gemachten Erfahrungen über die Befestigung der Radreifen durch den Königlichen Eisenbahndirektor Herrn Bork.

In üblicher Abstimmung wurden in den Verein als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren Baurath von den Bercken, Generalmajor z. D. Küster, Regierungs-Baumeister Rothschuh und Regierungs-Baumeister Strasburg.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Der Güterverkehr zwischen den Stationen Dragoman-Zaribrod der F. Bulgarischen Staatsbahn wurde am 16. Februar l. J. wegen Erdrutschungen auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Der Personenverkehr wird mit Uebersteigen aufrecht erhalten.

Budapest, am 24. Februar 1892. (426)

Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der zwischen den Stationen Dragoman-Zaribrod der Fürstlich Bulgarischen Staatsbahn wegen Erdrutschungen eingestellt gewesene Güterverkehr wurde am 21. Februar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 24. Februar 1892. (427)

3. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Mais. Dem mit Gültigkeit vom 5. Februar bis zum 30. Juni 1892 eingeführten Ausnahmetarif für Mais von Deutschen Seehafenstationen sind, soweit ein direkter Verkehr von denselben besteht und solcher durch Verwaltungen, welche diesen Ausnahmetarif angenommen haben, vermittelt wird, nachträglich noch beigetreten: die Eisenberg-Crossener Eisenbahn unter Beibehaltung eines Zuschlages von 4 km mit Gültigkeit vom 5. Februar 1892 ab und die Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn vom 10. März 1892 ab.

Berlin, den 5. März 1892. (428MG)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Brikets aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg kommen am 10. März d. J. neue Frachtsätze nach den Stationen Dolgelin, Hangelsberg und Neuhof (Mark) des diesseitigen Bezirks sowie nach Station Tempelhof, Rangirbhf., des Direktionsbezirks Erfurt, ferner mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab nach den Stationen Kurzig, Schermeisel und Tempel der diesseitigen Neubaustrecke Zielenzig-Meseritz sowie nach Station Schleife des diesseitigen Bezirks zur Einführung. Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 2. März 1892. (429MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom heutigen Tage bis zum 30. Juni 1892 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande ein neuer provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais (Kukurutz) aus Ungarn in Kraft, durch welchen der ab 25. Januar 1892 gültige gleichnamige Tarif aufgehoben wird.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den bisher einbezogenen Ungarischen Stationen einerseits und sämmtlichen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Bromberg, den wichtigsten Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits.

Exemplare dieses Tarifs können zum Preise von 0,50 ℳ bei den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 7. März 1892. (430)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. März 1892 tritt der Nachtrag I zum **Bromberg-Sächsischen Verbands-Gütertarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften;
2. neue Frachtsätze für die Stationen Breitenheide, Hartmannsfeld und Jeseritz des Direktionsbezirks Bromberg, sowie für die Stationen Frankenau, Frankenstein i. Sachsen und Rüssen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen;
3. bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 2. März 1892. (431)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn Verband. Mit dem 1. April d. J. tritt zum Galizisch-Norddeutschen Verbandstarif, Heft 4, der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung von Stationen und Ergänzung der Kurs-Zuschlagstabellen.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 4. März 1892. (432)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von Mannheim nach Mainz Hafen treten mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. besondere Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, worüber näheres bei unserer Güterverwaltung Mannheim zu erfahren ist.

Karlsruhe, den 6. März 1892. (433)

Generaldirektion der Grossh. Badischen Staaseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 15. März d. J. ab wird die Station Neumühl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die in dem vorgenannten Verband bestehenden verschiedenen Eisen- etc. Ausnahmetarife Nr. 3, 8, 9 und 12 aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 3. März 1892. (434)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Der Westdeutsche Seehafen-Ausnahmetarif ist zum 10. d. Mts. ergänzt durch direkte Frachtsätze für Tabak usw. im Verkehre mit Dinglingen, Petroleum mit Krozingen, Baumwolle mit Fulda. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 4. März 1892. (435)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Der auf den Preussischen Staatsbahnen bestehende Ausnahmetarif für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben wird vom 15. März 1892 an auch im Verkehre zwischen der Station Eger der Königlich Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den in den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband einbezogenen westlichen Stationen andererseits angewendet.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 2. März 1892. (436)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Dem mit Gültigkeit vom 5. Februar ab bis zum 30. Juni 1892 eingeführten Ausnahmetarif für Mais ist die Ostpreussische Südbahn im Südostpreussischen Verbande nachträglich auch bezüglich des Verkehrs von den Seehafenstationen Colberg, Danzig, Memel, Neufahrwasser, Rügenwalde und Stolpmünde nach ihren Stationen beigetreten.

Bromberg, den 29. Februar 1892. (437)

Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. März d. J. tritt der Tarifnachtrag I in Kraft, durch welchen die Bayerischen Stationen Oberhaid, Otterfing und Rosenbach in den direkten Verkehr einbezogen und einige Aenderungen des Tarifs herbeigeführt werden.

Exemplare des Nachtrags sind von dem Materialiendepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn zu beziehen.

Meiningen, den 29. Februar 1892. (438)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Die im Theil I des Deutschen Eisenbahngütertarifs im Spezialtarif III unter der allgemeinen Bezeichnung „Holz“ aufgeführten Artikel werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Holz usw. des Spezialtarifs II des Nord-Ostseeverbands-Gütertarifs mit der Maassgabe aufgenommen, dass die Sätze jenes Ausnahmetarifs für fragliche Artikel nur insoweit Anwendung zu finden haben, als sich die Fracht nach den ordentlichen Sätzen des Spezialtarifs III nicht niedriger stellt.

Altona, den 29. Februar 1892. (439)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Kokes für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Januar 1891 für die Breslauer Wasserumschlagsstelle Pöpelwitzer Weiche enthaltenen Frachtsätze finden bis auf weiteres auch auf solche Kohlen- etc. Sendungen Anwendung, welche nach den Breslauer Bahnhöfen (Oberschlesischer, Märkischer, Freiburger und Oderthorbhf.) bezogen, in Breslau nachweislich in Schiffe verladen und auf der Oder weiter verfrachtet werden.

Die Frachtbriefe zu diesen Sendungen sind mit dem Vermerk „zur Weiterverfrachtung auf der Oder“ zu versehen. Die Verladung in Schiffe muss spätestens binnen 3 Wochen nach Ankunft der Sendungen in Breslau erfolgen; bei späterer Verladung wird der Umschlagstarif nicht gewährt.

Die Frachtberechnung erfolgt zunächst zu den für Breslau Oberschlesischer, Märkischer, Freiburger bezw. Oderthorbhf. gültigen Frachtsätzen. Der Unterschied zwischen diesen und dem Umschlagstarif wird nach erfolgtem Nachweis der Weiterbeförderung auf der Oder gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe und Schiffsconnoissemente erstattet. Letztere müssen die Angabe enthalten, dass die Verladung in die Wasserfahrzeuge nicht auf den bahnseitigen Umschlagsstellen, sondern an anderen, näher zu bezeichnenden Stellen erfolgt ist, und nach welchen Orten die Sendungen befördert worden sind.

Die Frachterstattungsanträge sind bezüglich derjenigen Sendungen, welche nach dem Märkischen und Freiburger Bahnhofe bezogen werden, an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und für die Sendungen nach dem Oberschlesischen und Oderthorbahnhofe an die unterzeichnete Eisenbahndirektion zu richten.

Breslau, den 4. März 1892. (440)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März 1892 wird in dem Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf etc. ab Elbing und Königsberg i. Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 1. April 1889 ein neuer Frachtsatz für Flachs, Flachsheede, Hanf etc. im Verkehr von Königsberg i. Pr. und Elbing nach der Station Neustädtel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau zur Einführung gebracht. Derselbe beträgt von Elbing 0,86 ℳ und von Königsberg i. Pr. 1,11 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 29. Februar 1892. (441)

Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für Güter in Wagenladungen nach und von der Ladestelle Stötteritz wird vom 10. März d. J. an eine anderweite, Ermässigungen in sich schliessende Frachtberechnung angewendet, worüber unsere Güterexpeditionen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 1. März 1892. (442)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Neuausgabe des Lokaltarifs für die Beförderung von Leichen usw. für den Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. März d. J. wird der neu aufgelegte Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Direktionsbezirk Elberfeld und den Verkehr zwischen Stationen dieses Bezirks einerseits und der Eisern-Siegener Eisenbahn andererseits eingeführt. Durch denselben wird die Fracht für die Beförderung von Kleinvieh, als Schweine, Kälber usw. in Wagen mit mehreren Böden insofern unerheblich erhöht, als für das Quadratmeter Ladefläche und das Kilometer der Satz von 2 ₰ mit 33⅓ % Zuschlag statt des bisherigen Satzes von 2,66 ₰ berechnet wird. Diese Frachterhöhung tritt erst am 1. Mai l. J. in Kraft.

Am 15. März wird die Station Warburg-Altstadt auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Elberfeld, den 1. März 1892. (443)

Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für Regiekohlen-Sendungen der Königl. Sächs. Staatsbahnen. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlen-Sendungen der Königl. Sächs. Staatsbahnen nach Bodenbach, Eger, Franzensbad etc. in Kraft, wodurch der gleiche Tarif vom 1. August 1891 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr nach Eger und Franzensbad.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Verwaltungen, sowie durch die betheiligten Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 6. März 1892. (444)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich. Die im Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891 im Ausnahmetarife Nr. 24, gültig im Rückvergütungswege, enthaltenen Frachtsätze finden Anwendung auf: Hohlglaswaaren aller Art, zum Export, in beliebiger Verpackung.

Wien, am 2. März 1892. (445)

Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 25 Stück dreiachsigen Personenzug-Gepäckwagen, 14 Stück Milch-Transportwagen, 107 Stück Wagen-

achsen, 206 Stück Trag- und 195 Stück Spiralfedern am Sonnabend, den 26. März 1892, Vormittags 11, 11½ und 12 Uhr.

Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an unser maschinentechnisches Büreau, Berlin W, Königgrätzerstrasse Nr. 132, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen. Ebendaselbst können Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 4,0 ℳ für jedes Angebot auf Wagen und von 1,5 ℳ für jedes Angebot auf Achsen bezw. Federn in baar oder in 10 Pfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. April 1892.

Berlin, den 27. Februar 1892. (446MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 61 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde verdungen werden. Verdingungsanschlag, Gewichtsberechnung, Vertragsbedingungen und 10 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 4 ℳ in baar von dem unterzeichnen Büreau zu beziehen.

Die Angebote sind bis 15. März d. J., Vormittags 11½ Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im unterzeichneten Büreau (Verwaltungsgebäude) stattfinden.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 25. Februar 1892. (447J)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württ. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an Radreifen, Achsen, Tragfedern, Spiralfedern, Schmiedetheilen aus Tiegelstahl und aus Flussstahl und an Radkörpern für das Rechnungsjahr 1892/93 zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, technischen Vorschriften und Zeichnungen liegen beim maschinentechnischen Büreau hier zur Einsichtnahme auf oder können auf schriftliches Ansuchen von dieser Stelle gegen eine Entschädigung von 1.50 ℳ für sämmtliche Gegenstände und von 30 ₰ für nur einen Gegenstand bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben wollen bis Sonnabend, den 19. März 1892, Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift: „Lieferung von Achsen, Radreifen usw.“ versehen, verschlossen bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 3. März 1892. (448)
Königl. Generaldirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der in den diesseitigen Eisenbahn-Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderer Oberbaumaterialien wird Termin auf Dienstag, den 5. April d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 1 ℳ in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 5. März 1892. (449)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Registrirwaagen-Billets

liefert unter Garantie für exacten Druck und Schnitt nach jedem eingesandten Muster, mit und ohne Controllblatt pro Mille von ℳ 4 an

Georg Hölzer,
Heidelberg.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 21. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.). Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. März 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht. (Fortsetzung.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Transportsteuer oder Tariferhöhungen und die Einnahmeausfälle der Bahnen.
Rechnungsabschluss u. Statistik der Krankenkassen.
Zur Einführung d. neuen Betriebsreglements.
Die Eisenbahnstatistik i. J. 1890 u. die Tramways in Oesterreich.
Erstreckte Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Elektrische Eisenbahn für das Gasteinthal.
Der Ungarische Zonentarif und dessen Ergebnisse.
Eröffnung u. Erweiterung d. Betriebsbefugnisse v. Haltestellen.
Aufnahme eines Stationsdieners durch den Stationsleiter.
Die Böhmischen Kohlenbahnen im Januar und Februar d. J.
Die Konventionszüge der Orientalischen Eisenbahnen.
Generalvers. der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft.
Jahresversamml. des Elbevereins in Aussig.
Generalvers. der Allgem. Wagen-Leihgesellschaft in Budapest.
Börsenbericht.
Aus den Niederlanden:
Eisenbahnstatistik für 1890.
Niederländ. Reichstelegraphen.
Aus Belgien:
Betriebseröffnungen.
Haftbefreiung bezügl. d. Beschädigung v. E.-Wagen bei Unruhen.
Erhöhung der Personentarife.
Genter Strassenbahnen.
Aus Frankreich:
Der Französ.-Spanische Grenzverkehr im Januar d. J.
Dampfstrassenbahnnetz des Departements d. Basses-Pyrénées.
Elektrische Beleuchtung des Batignolles-Tunnels.
Urtheil, betr. Anwendung des niedrigsten Tarifs.
Personalnachrichten.
Aus Spanien:
Almeria-Alhamilla-Eisenb.-Ges.
Eisenbahn Murcia-Granada.
Konzessionen.
Entwürfe und Vorarbeiten.
Aus Nordamerika:
Ein- und Ausfuhr.
Geschichte d. Verbundlokomotive.
Great Northern.
Neue Eisenbahnen.
Rio Grande Southern
Charleston, Cincinnati u. Chicago-Eisenbahn.
Newyork Central u. Hudson River-Eisenbahn.
Philadelphia u. Erie-Eisenbahn.
Erhöhung d. Eisenb. in Chicago.
Die Thomson-Houston Electric Company u. die Edison General Electric Company.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 14/1. 1892.
Bücherschau:
Kuhrt, Sechs Fragen über Bau und Betrieb der Tertiärbahnen für den öffentlichen Verkehr.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
3. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 7.)

X. Lieferfristen. Transporthindernisse. Sonn- und Feiertage.

Der Gedanke, welcher das ganze internationale Uebereinkommen beherrscht: die möglichste Einheitlichkeit des Rechts für den auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefs auszuführenden Transport (Art. 1), findet seinen Ausdruck auch in den durch Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 der Ausführungsbestimmungen über die Lieferfristen gegebenen Vorschriften. Kann die Festsetzung der Zeit, innerhalb welcher der Transport vorzubereiten und auszuführen ist, schon mit Rücksicht auf die Rechtseinheit nicht wohl der — lediglich durch Gewohnheit und Konkurrenz geregelten — freien Vereinbarung der Theile überlassen werden, so verbietet sich dies ebenso sehr dadurch, dass der eine der Kontrahenten eine öffentliche Verkehrsanstalt ist, deren monopolartiger Gewerbebetrieb die freie Willensbestimmung des anderen Theils ausschliesst und die gleichartige Behandlung sämmtlicher Frachtgeber verlangt. In dieser Beziehung ist die übereinstimmende Anschauung sämmtlicher vertragschliessenden Staaten in den Vorschriften des Uebereinkommens über Lieferfristen gleichmässig zum Ausdrucke gelangt. Obschon sich diese Bestimmungen auch hier an das in Deutschland, in Oesterreich-Ungarn und im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geltende Recht im Allgemeinen anschliessen[1]), so tragen sie doch in vielen Einzelheiten den besonderen Bedürfnissen des auf einen grösseren Kreis ausgedehnten internationalen Verkehrs gebührende Rücksicht. Gleich unseren Reglements stellt auch das Uebereinkommen allgemeine Vorschriften über den Höchstbetrag und die Berechnung der Lieferfristen auf und bindet die Eisenbahnen an diesen Rahmen, während dessen Ausfüllung innerhalb der gegebenen allgemeinen Normen den Bestimmungen der Tarife überlassen bleibt.

Die Maximal-Lieferfristen mussten, wenn den Verhältnissen aller betheiligten Bahnen Rechnung getragen werden sollte, etwas höher gegriffen werden, als die für unseren inneren Verkehr und für weniger umfangreiche internationale Verbände festgesetzten. Sie betragen nach § 6 Abs. 1 u. 2 der

[1]) Vergl. Betriebsreglement § 57. Neuer Entwurf § 63.

Ausführungsbestimmungen im gegenseitigen Verkehr der dem Uebereinkommen unterworfenen Bahnen: für Eilgut 1 Tag, für Frachtgut 2 Tage an Expeditionsfrist und ebenso viel an Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km. Für die Berechnung ist, dem Grundsatze der Einheitlichkeit des Transports entsprechend und im Einklange mit den bei uns geltenden Bestimmungen, bei der Transportfrist die Gesammtentfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsstation maassgebend, während die Expeditionsfrist ohne Rücksicht auf die Zahl der durch die Sendung berührten Verwaltungsgebiete nur einmal in Berechnung kommt. — Es leuchtet ein, dass die dem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen zur Einhaltung dieser Fristen nur dann im Stande sind, wenn sie sich — wie dies seitens einzelner Gruppen vielfach schon der Fall — auch in dem grossen Verbande des Uebereinkommens über einheitliche Betriebseinrichtungen, namentlich den Uebergang der Betriebsmittel und des Guts ohne Umladung, verständigen. Eine überaus werthvolle Vorbereitung dazu bilden die in den Jahren 1886, 1887 und 1890 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien, auch Rumänien, Serbien und Griechenland getroffenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen.[2]) Die Förderung derartiger gemeinsamer Einrichtungen bildet bekanntlich auch eine der wichtigsten Aufgaben des in Bern zu errichtenden Centralamts für den internationalen Verkehr.

Bei alledem ist nicht zu verkennen, dass die vorgeschriebenen Maximalfristen für gewisse besondere Verhältnisse, deren es in einer so grossen Vereinigung gar mannigfache gibt, nicht immer und überall ausreichen. Es mussten deshalb, und zwar in weit umfassenderer Weise als Aehnliches in unseren inneren und Vereinsbestimmungen geschehen ist[3]), für derartige Fälle Zuschlagsfristen vorgesehen werden. Solche können nach § 6 Abs. 3 und 4 der Ausführungsbestimmungen unter Gestattung der Gesetze oder Reglements der vertragschliessenden Staaten von den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen in den Tarifen — vergl. Art. 14 Abs. 3 — festgesetzt werden, und zwar 1. für Messen, 2. für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, 3. wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet, 4. für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite. Wenn eine Bahn von einer dieser Zuschlagsfristen Gebrauch macht, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vermerken, auch Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung[4]) angeben.

Eine weitere ausnahmsweise Verlängerung der Lieferfristen ist für den Fall des Art. 35 im Art. 14 Abs. 2 vorgesehen. Wenn nämlich nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife (oder nach unserem Sprachgebrauch Ausnahmetarife) zu ermässigten Preisen mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates die Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden. Diese Bestimmung wurde für erforderlich gehalten, um gewisse ausserordentliche Frachtermässigungen zu erleichtern, welche häufig nur bei Anwendung erheblich erstreckter Lieferfristen möglich sind.

Für die Berechnung der Lieferfristen, namentlich für deren Beginn, Ablauf und Unterbrechung sind im § 6 Abs. 5 ff. der Ausführungsbestimmungen noch nachstehende Vorschriften gegeben.

Die Lieferfrist beginnt, wie bei uns, mit der auf die Annahme des Guts nebst Frachtbrief zum Transport folgenden Mitternacht.[5]) Sie endet selbstverständlich mit dem Ablauf der nach obigem zur Vorbereitung und Ausführung des Transports festgesetzten Zeit. Wie ist aber die Ausführung des Transports zu verstehen, welche innerhalb dieser Zeit bewirkt sein muss? Darauf antwortet § 6 Abs. 5 der Ausführungsbestimmungen: Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt bezw. avisirt ist. Dieselben Bestimmungen sind maassgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist. Dies hängt genau zusammen mit der allgemeinen Vorschrift des Art. 19, welcher zufolge überhaupt für die Ablieferung des Guts die Bestimmungen des Ablieferungsorts maassgebend sind.[6])

Nun können aber besondere Umstände eintreten, welche den Lauf der Lieferfrist unterbrechen, oder ihren Ablauf verhindern oder hinausschieben. In diesem Sinne ruht gemäss § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen der Lauf der Lieferfristen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.[7])

---

[2]) Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 7. Februar und 29. April 1887 (Reichs-Gesetzblatt S. 111 u. 158) und vom 15. September 1890 (Reichs-Gesetzblatt S. 175).

[3]) Im Entwurf eines neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands ist — unter Beibehaltung der bekannten zur Zeit bestehenden Maximal-Lieferfristen — den Eisenbahnverwaltungen gestattet, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. für solche Güter, deren Beförderung von und nach abseits der Bahn gelegenen Orten (Güternebenstellen) die Eisenbahn übernommen hat,
2. für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse,
3. für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Hiernach kommen auch für den internationalen Verkehr, soweit er sich in Deutschland bewegt, nur obige 3 Fälle in Betracht, deren erster zwar im Uebereinkommen nicht vorgesehen ist, aber arg. Art. 19 und 30 Abs. 2 auch in dessen Gebiete Geltung haben wird.

Dazu kommen für das neue Oesterreichisch-Ungarische Betriebsreglement noch die weiteren Fälle:

3. a) für Bahnen von untergeordneter Bedeutung.
4. Wenn das Gut über einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu befördern ist, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
5. Ausserdem kann für den Uebergang von einer Bahn auf die andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden.

[4]) Mit Unrecht hat man versucht, diesen Ausdruck, welcher jede thatsächliche Nichteinhaltung der regelmässigen Lieferzeit umfasst, zu bemängeln. Ebenso haltlos ist die Bemängelung des unserem bestehenden Recht (H.-G.-B. Art. 397) entnommenen Ausdrucks „Versäumung der Lieferfrist“ (Art. 40 des Uebereinkommens) für vertretbare Ueberschreitung der letzteren.

[5]) Eine eigenthümliche Hinausschiebung des Beginns der Lieferfrist ist im § 55 Abs. 3 in Verbindung mit § 63 Abs 4 des Entwurfs eines neuen Betriebsreglements vorgesehen. Hiernach soll die Eisenbahn, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde und unter Anbringung desfallsiger Vermerke auf dem Frachtbriefe, berechtigt sein, für Wagenladungsgüter, welche nicht sofort befördert werden können, aber gleichwohl zum Transport angenommen werden, mit dem Absender zu vereinbaren, dass die Lieferfrist von dem Tage an zu rechnen ist, an welchem die Absendung thatsächlich erfolgt.

Durch diese neue Bestimmung soll einem hier und da hervorgetretenen Wunsche des Handelsstandes entgegengekommen werden, welcher bei der durch § 55 des Betriebsreglements der Eisenbahn für solche Fälle gestatteten blossen Einlagerung des Guts weniger leicht in der Lage ist, Vorschüsse auf dasselbe zu erhalten.

[6]) Für die in Deutschland zu bewirkende Ablieferung kommen dabei die Vorschriften des § 57 Abs. 5 des Betriebsreglements in Betracht, welche auch in den neuen Entwurf § 63 Abs. 4 übergegangen sind.

[7]) Aehnliche Bestimmungen finden sich im Betriebsreglement § 57 Abs. 7 und im neuen Entwurf § 63 Abs. 6.

Was bei Betriebsstörungen in obigem weiten Sinne noch sonst Rechtens ist, bestimmt der Art. 18 des Uebereinkommens. In solchen Fällen hat die Eisenbahn in der Regel die Weisung des Absenders einzuholen. Nur in einem Falle, wenn nämlich die Fortsetzung des bereits begonnenen Transports auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist es dem Ermessen der Eisenbahn überlassen, ob sie das Gut nicht — im Interesse des Absenders — sofort und ohne weitere Dispositionseinholung auf einem anderen Wege seinem Bestimmungsorte zuführen will.[8]) Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbrief-Duplikats, so dürfen diese Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort abändern.

Aehnlich wie im Falle einer unverschuldeten Betriebsstörung oder einer durch Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften veranlassten Verzögerung des Transports kann auch durch staatliche Anordnungen über die Geschäftsruhe an Sonn- und Feiertagen die Eisenbahn an Einhaltung der für regelmässige Verhältnisse bestimmten Lieferfristen gehindert werden. Die Billigkeit verlangt, dass auch diesem vom Willen der Eisenbahnen unabhängigen Umstande Rechnung getragen werde. Und das internationale Uebereinkommen hat dies in umfassenderer Weise gethan, als dies bisher in den Bestimmungen der einzelnen Staaten geschehen war. Im § 6 Abs. 8—11 der Ausführungsbestimmungen ist darüber nachstehendes festgesetzt:

Zunächst soll für gewöhnliches Gut — im Gegensatz zum Eilgut — die Lieferfrist, wenn der auf die Auflieferung des Guts folgende Tag ein Sonntag ist, erst 24 Stunden später zu laufen beginnen und, sofern der letzte Tag ein Sonntag ist, erst am darauf folgenden Tage ablaufen.[9]) Sodann werden, falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff des Waarentransports an Sonn- und Feiertagen aufnimmt, die Transportfristen im Verhältniss verlängert. Festsetzungen der letzteren Art finden sich namentlich im Schweizerischen Gesetz vom 27. Juni 1890, betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten. Vergl. auch die dazu ergangene Vollzugsverordnung vom 6. November 1890. Der Art. 6 jenes Gesetzes lautet: „An Sonntagen ist der Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht.“ — Auch in Deutschland beschäftigt man sich mit dieser Frage. Vom Reichstag ist bekanntlich am 19. Februar 1891 fast einstimmig eine Resolution des Inhalts angenommen worden: „Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, behufs Förderung der Gewährung ausreichender Sonntagsruhe beim Eisenbahndienste seine Vermittelung bei den verbündeten Regierungen eintreten zu lassen, insbesondere dahin zu wirken, dass der Güterverkehr an Sonn- und Festtagen möglichst eingeschränkt werde.“ Wegen des Vollzugs dieser Resolution hat, so viel bekannt, das Reichs-Eisenbahnamt Erhebungen veranstaltet, welche noch nicht abgeschlossen sind. Derartige vorbereitende Ermittelungen finden, einer vom Herrn Minister Thielen in der Sitzung des Reichstags vom 10. v. Mts. abgegebenen Erklärung zufolge, namentlich auch in Preussen statt. Vergl. die Mittheilung in Nr. 14 S. 147 d. Ztg.

Die im Laufe dieser Darstellung erörterten Ausführungsbestimmungen, betreffend Maximal-Lieferfristen, Berechnung, Beginn, Unterbrechung und Ende der Lieferfristen, sind auf Grund der allgemeinen Festsetzung im Art. 14 Abs. 1 des Uebereinkommens ergangen. Dass diese Vorschriften durch Bestimmungen der Tarife der Eisenbahnen nicht abgeändert werden können, ergibt sich schon aus der allgemeinen Festsetzung im Art. 4 des Uebereinkommens. In Uebereinstimmung hiermit, sowie mit der Eingangsformel des Frachtbriefes ist aber im Art. 14 Abs. 3 noch ausdrücklich verfügt: „Im übrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife“. Hiernach steht es den Bahnen namentlich frei, in ihren Tarifen kürzere Lieferzeiten als die Maximal-Lieferfristen des Uebereinkommens festzusetzen, denn die letzteren bezeichnen ja nur das erlaubte Maass der Höhe dieser Zeitbestimmungen. Für den einzelnen Transport werden also die in den darauf anwendbaren Tarifen etwa festgesetzten Lieferfristen — mögen sie in gemeinsamen Tarifen als Gesammtfrist erscheinen oder sich aus den besonderen Fristen der einzelnen zur Anwendung kommenden Tarife zusammensetzen — allerdings in Betracht kommen. Aber dies nicht ohne weiteres, sondern nur, soweit sich derartige Fristbestimmungen innerhalb der allgemeinen Vorschriften des Uebereinkommens bewegen. Andernfalls können nur die letzteren Anwendung finden. Es wäre deshalb im Widerspruch mit der Anschauungsweise des Uebereinkommens, wenn man — wie in missverständlicher Auffassung der „Entstehungsgeschichte“ der betreffenden Bestimmungen schon geschehen — behaupten wollte, die Festsetzungen der Tarife bildeten in dieser Hinsicht die Regel, diejenigen des Uebereinkommens aber die Ausnahme. Die letzteren sind vielmehr hier, wie überall, die in erster Reihe maassgebende Norm; die Tarifbestimmungen aber erscheinen lediglich als deren Anwendung, welche der Vorschrift des Uebereinkommens entsprechend zu erfolgen hat, und zwar bei Vermeidung der Nichtigkeit. G.....r.

[8]) In gleichem Sinne ist auch der § 65 des Entwurfs eines neuen Betriebsreglements gefasst. Vgl. die davon etwas abweichende Fassung des § 58 des bisherigen Reglements.

[9]) Diese Bestimmungen sind auch in den Entwurf eines neuen Betriebsreglements § 63 Abs. 7 und 8 übergegangen. Im Entwurfe für Oesterreich und Ungarn findet sich noch die weitere Bestimmung: „Wenn Frachtgut, dessen Lieferfrist am Samstag Mitternacht abläuft, an diesem Tage nach 6 Uhr Abends ankommt, läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Sonntage um Mitternacht ab.“

In innigem Zusammenhang mit dem Ruhen der Lieferfristen stehen auch die Vorschriften über das Ruhen derjenigen Fristen, welche dem Publikum in den Tarifen für die Abnahme der nicht zuzurollenden Güter gesetzt sind. Auch bei Berechnung dieser Abnahme- und Entladefristen werden — nach § 69 Abs. 9 Ziff. 3 des gegenwärtigen Reglements — Sonn- und Festtage nicht mitgezählt. Nach dem neuen Entwurf § 69 Abs. 4 sollen diese Fristen ausserdem ruhen für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird. Diese Bestimmungen des inneren Reglements kommen auch für internationale Sendungen nach Deutschland zur Anwendung, da gemäss § 19 des Uebereinkommens für das Verfahren bei Ablieferung der Güter die für die abliefernde Bahn geltenden Normen maassgebend sind.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 703 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung der normalspurigen Lokalbahn Jossa-Brückenau zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 705 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der von ihr betriebenen Bahnen mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 8 d. Mts.).

Nr. 709 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung schmalspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Transportsteuer oder Tariferhöhungen und die Einnahmeausfälle der Bahnen.

Die diesbezüglichen Aeusserungen des Finanz- und des Handelsministers (siehe Nr. 19 S. 203 d. Ztg.) erinnern an die jüngste Erklärung des Herrn Ministers Thielen im Eisenbahnausschusse des Deutschen Reichstags, dass Oesterreich-Ungarn mit den allzu weitgehenden Tarifreduktionen keine guten Erfahrungen gemacht hätte, und dass es nicht lange währen werde, bis man in Oesterreich gezwungen sein wird, Tariferhöhungen vorzunehmen; diese Eventualität scheint auch nach der Antrittsrede des neuen Präsidenten von Bilinsky, wenn auch nicht sobald, bevorzustehen, da gegenwärtig noch die Umrechnung der neuen Staatsbahntarife auf die Verbände der in Staatsbesitz übergegangenen Galizischen Carl Ludwigbahn vor sich geht und andererseits die Regierung begreiflicherweise

zögert, eine Reaktion auf tarifarischem Gebiete durchzuführen. Gewiss scheint es, dass der Plan einer Transportsteuer dem von allen Seiten erhobenen Sturm gegenüber fallen gelassen wird. Die Oesterreichische Regierung, welche direkte Steuern zu ihrem Reformprogramm macht und Millionen von Ueberschüssen hat, wird Bedenken tragen, eine solche indirekte Steuer in Betracht zu ziehen, welche die Französische Regierung allerdings in ihrer Finanznoth im Jahre 1870 einführte, aber nach 4 Jahren schon wieder aufhob. Es wird daher wohl in etwas späterer Zeit eine Tariferhöhung solcher Artikel eintreten, welche dieselben noch vertragen und deren Tarifherabsetzung sich für die Allgemeinheit nicht von Nutzen erwiesen hat. Die Verhältnisse drängen noch nicht so sehr zu einem Entschlusse; der letzte Ausweis der Staatsbahnen hat zwar nur ein geringes Minus ergeben, während die Südbahn schon eine Mindereinnahme von 0,15, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 0,11, die Staatsbahn von 0,12, die Nordwestbahn von 0,05 und die Elbethalbahn von 0,04 Millionen Gulden seit Beginn des Monats ausweisen —, aber man erhofft mit dem Eintritte der besseren Jahreszeit einen günstigen Umschwung und möchte diesen abwarten, bevor man den vielleicht übereilten Schritt in der Tarifpolitik nach rückwärts machen müsste.

Rechnungsabschluss und Statistik der Krankenkassen.

In zwei Erlässen werden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion ersucht, den Rechnungsabschluss sammt detaillirtem Vermögensnachweise für die Krankenkasse der Bediensteten und Arbeiter für das Jahr 1891 spätestens bis Ende Mai d. J. vorzulegen, indem für die gleichfalls zu liefernde Krankenkassen-Statistik eine Reihe von Vorschriften und Erläuterungen ertheilt werden, welche in Nr. 25 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. und Schifff." enthalten sind. Es wurde für die statistischen Zwecke als wünschenswerth bezeichnet, jene Theilbeträge der ausgewiesenen Gesammtausgaben für Medikamente, Beerdigungskosten und speziell honorirte ärztliche Hilfe, welche auf die Angehörigen der Mitglieder entfallen, besonders nachzuweisen.

Zur Einführung der neuen Betriebsreglements.

Im Nachhange zur diesfälligen Notiz in Nr. 19 S. 203 d. Ztg. ist zu berichten, dass sich unter den Geschäfts- und Gewerbsleuten eine Agitation gegen zwei Paragraphen des veröffentlichten Entwurfes eines neuen Betriebsreglements vorbereitet. Der erste ist der § 51, welcher bestimmt, dass nur in dem Falle eines groben Verschuldens der Eisenbahnverwaltungen bei Disponirung des Frachtgutes nach der billigsten Route eine Reklamation zu berücksichtigen wäre, während bislang eine solche Reklamation mit grösster Kulanz behandelt wurde. Man hofft um so eher, dass die neue Bestimmung noch abgeändert werden dürfte, als die analoge Bestimmung im neuen Deutschen Betriebsreglement den Eisenbahnverwaltungen es zur Pflicht macht, unter allen Umständen das Frachtgut auf der billigsten Route zu befördern. Der zweite Punkt betrifft den § 61, welcher die Reklamationsfrist, welche bislang 3 Jahre dauerte, auf 1 Jahr herabsetzt aus dem Grunde, weil das Berner Uebereinkommen letzteres bestimmt. Bei den hiesigen Usancen der oft jahrelangen Kreditgewährung erscheint nach Ansicht des Antrages dieser Agitation diese einjährige Frist als unbedingt zu kurz bemessen, da nach Ablauf derselben vielfache Reklamationen unterbleiben müssten und der Frachtaufgeber zu grossem Schaden käme.

(Es ist dagegen zu bemerken, dass die dreijährige Reklamationsfrist bisher nicht so ganz zweifellos war und nur auf einer Bestimmung des Privatrechtes beruhte, während aus dem Handelsrechte die einjährige Frist eher abzuleiten wäre. Anm. des Ref.)

Die Eisenbahnstatistik im Jahre 1890 und die Tramways in Oesterreich.

Die unter dem Titel: „Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik" alljährlich wiederkehrende Publikation des statistischen Departements im K. K. Handelsministerium ist, für das Betriebsjahr 1890 bearbeitet, kürzlich in der Hof- und Staatsdruckerei erschienen. Die theilweise schon bekannten Angaben dieser Publikation sind sehr übersichtlich in der diesjährigen Nr. 25 und 26 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schiff." zusammengestellt. Hier entnehmen wir derselben nur die weniger bekannten Angaben bezüglich der Tramways. Ende 1890 bestanden in der Oesterreichischen Reichshälfte 14 Tramwayunternehmungen in Wien und Umgebung, Baden bei Wien, Linz, Salzburg, Graz, Triest, Prag, Brünn, Krakau und Lemberg, deren Linien eine Gesammtlänge von 244,628 km hatten und die über ein Betriebsmaterial von 3 984 Pferden, 80 Lokomotiven, 1 290 Personen- und 322 Lastwagen verfügten, womit im genannten Jahre 72 203 643 Personen und 138 207 t Güter befördert wurden. Das Anlagekapital für sämmtliche Linien betrug 29 065 510 fl., wovon für die Herstellung der Bahnanlagen 21 667 284 fl. und für die Beschaffung des Betriebsmaterials 4 017 430 fl., somit zusammen ein Kapital von 25 684 714 fl. verwendet wurde. Die gesammten Einnahmen betrugen 6 357 380 fl., die gesammten Ausgaben 5 596 908 fl. (ohne die Linie Linz-Urfahr, für welche die Daten nicht vorliegen).

Erstreckte Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat die dem Dr. Negri und Genossen namens der Stadtgemeinde Arco ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn von Arco nach Alle Sarche auf weitere 6 Monate verlängert. — Ferner wurde die dem Ingenieur Eugen Bonapace in Pinzolo ertheilte gleiche Bewilligung für eine mit einer Spurweite von 0,76 m auszuführende Lokalbahn von Biva nach Pinzolo auf weitere 6 Monate verlängert.

Elektrische Eisenbahn für das Gasteinthal.

Das Projekt einer elektrischen Eisenbahn zwischen Lend und Böckstein über Hof- und Wildbad-Gastein wird der Verwirklichung näher gebracht. Eine Berliner Firma hat nämlich die Strecke trassirt und die betreffenden Pläne ausarbeiten lassen. Die Gemeinde Bad-Gastein wird nun in Gemeinschaft mit den übrigen Interessentenkreisen eine Petition an die Generaldirektion der Kaiserlichen Familiengüter um die Erlaubniss richten, den Bau über Kaiserlichen Besitz leiten zu dürfen; zweifellos wird dieser Petition auch Folge gegeben werden. Weiter beabsichtigen die betheiligten Gemeinden, sich um Unterstützung an den Salzburgischen Landtag zu wenden, und so wird das an Naturschönheiten zu allen Jahreszeiten so überreiche Gasteinthal im Herbst 1893, spätestens aber im Frühjahre 1894 einen Bahnbetrieb haben.

Der Ungarische Zonentarif und dessen Ergebnisse.

Wie wir vor einiger Zeit bereits mitgetheilt haben, ist die von der Königlich Ungarischen Direktion der Staatsbahnen im Auftrag des Handelsministers in Angriff genommene Arbeit über die Ergebnisse des Zonentarifs nun vollendet und in einem stattlichen Bande auch in Deutscher und Französischer Sprache veröffentlicht worden. Die genannte Direktion ist hiermit dem lebhaften Interesse, welches überall dem Ungarischen Versuche entgegengebracht wird, entgegengekommen. Wir entnehmen dieser Arbeit folgende Daten:

Behufs möglichst genauer Feststellung, in welcher Weise der Personen- und Gepäckverkehr, sowie die aus demselben sich ergebenden Einnahmen durch die Einführung des Zonentarifs gestiegen sind, wurden die diesbezüglichen Resultate jedoch für nachfolgende 3 Perioden gruppirt und den nach dem früheren Tarife in den gleichen Perioden erzielten Resultaten gegenübergestellt, und zwar: Für die Periode vom 1. August bis Ende Dezember 1889 verglichen mit der korrespondirenden Periode des Vorjahres; für das ganze Jahr 1890 und 1888 (für das letztere Jahr aus dem Grunde, weil das Jahr 1889 wegen der in diesem Jahre bestandenen Systeme zur Vergleichung nicht geeignet ist), und für die Periode vom 1. Januar bis Ende Juli 1891, verglichen mit den Resultaten der gleichen Periode des Jahres 1889, als des letzten Jahres, in welchem für diese Periode noch der frühere Tarif in Kraft stand. In sämmtlichen Einnahmebeträgen ist die staatliche Steuer- und Fahrkarten-Stempelgebühr, welche 20 % der reinen Transporteinnahmen beträgt, enthalten. Die Anzahl der beförderten Reisenden ist in der ersten Periode um 124 %, in der zweiten Periode um 190 % und in der dritten Periode um 196 %, also im Durchschnitt um 177 %, die Einnahme um 18 %, 29 %, 33 %, im Durchschnitt um 27 % gestiegen. Diese Zahlen zeigen, dass die mit der Einführung des Zonentarifs eingetretene rapide Zunahme des Personenverkehrs keine vorübergehende Erscheinung war, sondern dass diese Zunahme und die mit ihr verbundene Steigerung der Einnahmen beständig und bis zur letzteren Zeit derart zugenommen hat, dass die successive sich weiter entwickelnde Zunahme auch für die Zukunft anhalten wird. Im Gepäckverkehr wurde durch die mit der Einführung des Zonentarifs verfügte Aufhebung des Freigewichtes, sowie infolge der für das Reisegepäck normirten niedrigen Zonentaxen gleichfalls ein sehr günstiges finanzielles Resultat erzielt. Infolge Einführung des Zonentarifs wurden im Gepäckverkehr in der ersten Periode um 36 %, in der zweiten Periode um 20 %, in der dritten Periode um 42 % und im Durchschnitt um 34 % mehr Gepäckstücke befördert und hierfür in der ersten Periode eine um 60 %, in der zweiten Periode eine um 61 %, in der dritten Periode eine um 49 % und im Durchschnitt eine um 58 % grössere Einnahme erzielt, als in den korrespondirenden Perioden vor Einführung des Zonentarifs. In dem zweiten Zonenjahre ist gegenüber dem ersten Zonenjahre noch immer eine, die natürliche Verkehrszunahme wesentlich übersteigende weitere Zunahme der Einnahme um 1 097 000 fl. = 10,5 % eingetreten, welcher Umstand folgern lässt, dass der Personenverkehr noch einer weiteren successiven Entwickelung entgegensieht.

Eröffnung und Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Haltestellen.

a) Am 1. d. Mts. wurde die Haltestelle „Stachenwald“ der Lokalbahn Zauchtel-Fulnek für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

b) Die bei Eröffnung der Lokalbahnstrecke Budweis-Gosau nur für den Personen- und Gepäckverkehr in Benutzung genommene Haltestelle „Korosek“ wurde am 1. Februar d. J. auch für die Auf- bezw. Abgabe von Wagenladungsgütern eröffnet.

Aufnahme eines Stationsdieners durch den Stationsleiter (Rechtsfall).

Ein Stationsleiter hatte ohne Wissen der Betriebsverwaltung einen Stationsdiener gegen Monatlohn angenommen. Als dieser nach mehrmonatlichem Dienste entlassen wurde, verklagte er die Betriebsverwaltung auf den Lohn. Derselbe wurde ihm nur von der I. Instanz aus dem Grunde zugesprochen, weil er thatsächlich die Geschäfte eines Stationsdieners besorgte und weil ihm die Einwendung, dass der Stationsleiter zu einer solchen Aufnahme nicht befugt war, nicht zu kümmern brauchte. Die beiden oberen Instanzen erklärten aber, dass der Stationsleiter ohne Zweifel nicht als ermächtigt gelte, für die Bahnverwaltung einen Stationsdiener mit Monatsgehalt anzunehmen. In den Gründen dieser Abweisung wird ausgeführt, dass die Stelle eines Stationsdieners eine über den Tagelohndienst hinausgehende, somit Vertrauensstellung ist, wozu ein Stationsleiter, der selbst ein Diener ist, nicht ermächtigt sein kann, dass ferner der Kläger sich um seine wirkliche Anstellung hätte erkundigen müssen und dass er andererseits nur einen Entschädigungsanspruch auf den Vortheil hat, den er durch seine Thätigkeit der Bahnverwaltung verschafft hatte. (Röll'sche Sammlung Nr. 25 vom Jahre 1891.)

Die Böhmischen Kohlenbahnen in den Monaten Januar und Februar d. J.

Der Verkehr auf denselben blieb hinter dem der gleichen Periode des Vorjahres erheblich zurück; dies geht aus den Verkehrsausweisen der Sächsischen Staatsbahnen hervor, welche allwöchentlich die beförderten Kohlenmengen, nach ihrem Ursprunge spezifirt, anführen. Nach diesen Ausweisen wurden auf den Sächsischen Staatsbahnen befördert:

						1892	1891
						Tonnen	
Vom	27.	Dezember	bis	2.	Januar . .	44 849	61 297
„	3.	Januar	„	9.	„ . .	60 419	83 604
„	10.	„	„	16.	„ . .	78 717	90 406
„	17.	„	„	23.	„ . .	73 126	84 774
„	24.	„	„	30.	„ . .	84 557	101 463
„	31.	„	„	6.	Februar . .	62 317	91 163
„	7.	Februar	„	13.	„ . .	71 339	74 570
„	14.	„	„	20.	„ . .	69 251	93 016
					zusammen	544 575	680 293

In den ersten 8 Wochen des laufenden Jahres haben demnach die Sächsischen Staatsbahnen im ganzen um 135 718 t oder rund 13 571 Wagen Böhmische Braunkohle weniger verfrachtet als in der gleichen Periode des Jahres 1891. Durchschnittlich entfällt auf einen Tag die Beförderung von 990 Wagen Kohle gegen 1 237 Wagen im Vorjahre; es wurden demnach in diesem Jahre täglich um 247 Wagen weniger befördert. Noch auffallender tritt die Verschlechterung des Kohlenverkehres in den Ausweisen über die Wagenbeistellung der Kohlenbahnen hervor. Im Monat Januar d. J. haben die sämmtlichen Kohlenwerke des Nordwestböhmischen Braunkohlenreviers 72 105 Kohlenwagen bestellt gegen 96 100 Wagen im Januar 1891, mithin um rund 24 000 Wagen weniger.

Die Konventionszüge der Orientalischen Eisenbahnen.

In Sofia hat eine Konferenz, betreffend die Abänderung des Fahrplanes der Konventionszüge, stattgefunden. Der Vertreter der Serbischen Staatsbahnen motivirte die Aenderung der Konventionszüge mit der Nothwendigkeit der Erstellung von Anschlüssen von und nach Salonichi, was auch allerseits anerkannt wurde, und bemerkte, dass zur Zeit, als das Projekt seitens der Serbischen Staatsbahnen den betheiligten Verwaltungen zugesendet wurde, die Aenderung der Orient-Expresszüge in Aussicht genommen war; nachdem aber mittlerweile die Orient-Expresszüge wegen Nichtannahme der Fahrordnung durch die Oesterreichischen Staatsbahnen keine Aenderung erleiden, musste das Projekt eine unwesentliche Aenderung erfahren. Seitens der Ungarischen Staatsbahnen wurde indess die Abfahrt aus Konstantinopel in den Vormittagsstunden als unannehmbar bezeichnet, da eine Ankunft in Budapest zwischen 3 und 6 Uhr Morgens den Bedürfnissen nicht entspricht, und dürfte auch sonst die von den Orientalischen Bahnen vorgeschlagene Abfahrtszeit nicht entsprechend gefunden werden. Schliesslich wurde von den Vertretern der Bulgarischen Staatsbahnen und Orientalischen Bahnen erklärt, dass eine andere als die von ihnen projektirte Fahrordnung nicht entsprechen würde und bis auf weiteres die heutige Fahrordnung beizubehalten wäre.

Generalversammlung der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft am 22. Februar d. J.

Dem in der Versammlung erstatteten Berichte des Verwaltungsrathes entnehmen wir folgende Mittheilungen: Es wurde ein Reingewinn von 32 388 fl. 55 kr. erzielt. Von diesem Betrage wurden 5 % = 1 619 fl. 43 kr. zur Dotirung des Reservefonds verwendet, 30 000 fl. für die Einlösung der Kupons der Prioritätsaktien Nr. 1 (6 fl. für das Stück), der Rest von 769 fl. 12 kr. wurde auf neue Rechnung vorgetragen. Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen wegen des Anschlusses in Ischl führten bereits zu einer prinzipiellen Einigung. Die politische Begehung der in Frage kommenden Strecken Strobl-Mondsee und der Verbindungslinie mit der Staatsbahn in Ischl, sowie auch die Verhandlungen mit dem grössten Theile der berührten Grundbesitzer haben bereits stattgefunden, so dass, wenn von seite des Landtages von Oesterreich die erbetene finanzielle Betheiligung erfolgt, noch im Frühjahr des laufenden Jahres mit dem Bau begonnen werden kann, nachdem sich die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München bereit erklärt hat, gegen Uebernahme der zu emittirenden Prioritäts- und Stammaktien, soweit letztere nicht etwa von Interessenten übernommen werden, den Bau und die Betriebseinrichtung der Linien auszuführen. Die Gesellschaft hat auch den Bau einer Zahnradbahn auf den Schafberg in ihr Programm aufgenommen. Die Erhebungen haben ergeben, dass nur bei der Wahl St. Wolfgang als Ausgangspunkt dieser Zahnradbahn eine vollständig entsprechende Anlage geschaffen werden kann. Das Ministerium knüpft jedoch an die Genehmigung dieser Trasse für die Zahnradbahn auf den Schafberg die Bedingung, dass der Bau der Verbindungsstrecke Strobl-Mondsee gleichzeitig mit jenem der Zahnradbahn auf den Schafberg begonnen werde. Das zum Bau der Strecke Mondsee-Strobl, Ischl-Staatsbahnhof-Ischl-Lokalbahnhof und der Zahnradbahn auf den Schafberg erforderliche Kapital beträgt 3 800 000 fl. Die Beschaffung dieses Kapitals soll durch Ausgabe von 2 800 000 fl. 5 % Prioritätsaktien und 1 000 000 fl. Stammaktien erfolgen, so dass hiernach das gesammte Gesellschaftskapital 5 400 000 fl. betragen wird, eingetheilt in 3 800 000 fl. 5 % Prioritätsaktien und 1 600 000 fl. Stammaktien. Die Genehmigung der Regierung für diese Kapitalserhöhung ist in Aussicht gestellt. Der Verwaltungsrath beantragt deshalb: Die Generalversammlung wolle beschliessen: Es sei das Kapital der Gesellschaft um 3 800 000 fl. zu erhöhen, eingetheilt in 2 800 000 fl. 5 % Prioritätsaktien und 1 000 000 fl. Stammaktien. Sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes wurden angenommen. Es wurde auch der Beschluss gefasst, die Einheitssätze für den Transport von Stückgütern, Wagenladungsgütern, sowie Gütern der Ausnahmetarife I und II entsprechend herabzusetzen und ausserdem einen neuen Ausnahmetarif III einzuführen. Ausserdem hat die Verwaltung der Gesellschaft eine Tarifherabsetzung für die Benutzung des Salonwagens auf der Strecke Ischl-Strobl von 1 fl. auf 80 kr. für eine einfache Fahrt, sowie die Einführung von Tour- und Retourbilleten zum Preise von 1 fl. 20 kr. für die einmalige Tour- und Retourbenutzung des Salonwagens — vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung — beschlossen.

Jahresversammlung des Elbevereins in Aussig.

Dieselbe genehmigte den Jahresbericht für 1891 und beschloss ein weiteres Vorgehen für den Hafenbau in Leitmeritz, ferner die Errichtung einer Moldau-Elbe-Telephonlinie (Prag-Bodenbach) und beauftragte den Ausschuss, eine Eingabe gegen die Transportsteuer, ferner Vorstellungen bei den Zollbehörden wegen mehrerer Erschwerungen der Schifffahrt zu verfassen und zu überreichen. Die Versammlung sprach einstimmig dem Vorsitzenden Dr. Russ den Dank dafür aus, dass er durch 15 Jahre den Elbeverein zu seiner jetzigen Bedeutung geführt habe und sich durch die Vertrauensadresse aller Interessenten an der Moldau und Elbe von Prag bis Hamburg habe bestimmen lassen, an der Spitze des Vereins zu verbleiben.

Generalversammlung der Allgemeinen Wagen-Leihgesellschaft in Budapest am 28. Februar d. J.

Dem vorgelegten Jahresberichte für 1891 ist folgendes zu entnehmen: Nach Abzug der Ausgaben bleiben 251 657 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Ueber die Verwendung dieses Reingewinnes wurde beschlossen, dass 12 000 fl. zur Wagenergänzung, 108 000 fl. zu einer 9 % Dividende, 8 084 fl. dem Reservefonds, 16 168 fl. zu Tantiemen, 10 000 fl. zur Erneuerung der Räder und Achsen, 5 564 fl. zur Abschreibung des Depots in Hatvan, 6 000 fl. für die Werkstätte in Hatvan, 730 fl. zur Abschreibung an dem Werthe des Reservevorrathes,

15 000 fl. für die Ausbesserungsreserve, 10 000 fl. für die Steuerreserve, 11 580 fl. auf die Abschreibung der Zinsen bezüglich des Wagenbestandtheiles, endlich 48 531 fl. zu verausgaben bezw. zu verwenden sind.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Eine wahre Aschermittwoch-Stimmung hat sich der Börse bemächtigt. Die Noth der arbeitslosen Bevölkerung nimmt immer grössere Dimensionen an, und auch die Börse ist arbeitslos geworden. Der mit aller Strenge eingetretene Nachwinter hat die Erwartungen eines baldigen Umschwunges herabgedrückt, doch hat sich dieser theilweise infolge des kräftigen Widerstandes des Handelsministers gegen die Transportsteuer einigermaassen vollzogen. Es haben nämlich einige Bahnaktien wieder die aufsteigende Richtung begonnen, wozu auch der im letzten Berichte erwähnte Kapitalszufluss beigetragen haben mag. So fanden die Werthe der Galizischen Carl Ludwigbahn (211,75), Nordwestbahn (208,75), Elbethalbahn (227,50), Staatsbahn (283) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (247,25) wieder Käufer, während diejenigen der Buschtêhrader Lit. B (446), wegen des vorerwähnten Daniederliegens des Böhmischen Kohlenverkehrs und Südbahn (82) infolge von Berliner Abgaben sehr gedrückt waren. Ein lebhaftes Spiel war in Aktien der Wiener Tramways (243,75), welche eine 3,4 % Dividende vertheilt und einen neuen Tarif errungen hat, von welchem sie sich grosse Erfolge verspricht. Auch die Werthe der Alföld-Fiumaner (205,25) waren gesucht, obwohl seitens der Ungarischen Regierung deren Konvertirung beabsichtigt wird.

Aus den Niederlanden.

Eisenbahnstatistik für das Jahr 1890.

Die neuerdings von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe herausgegebene Eisenbahnstatistik für das Jahr 1890 enthält folgende, die Eisenbahnverwaltungen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf Niederländischem Gebiete belegen sind, betreffende Angaben.

Die Bahnlänge (einschl. Nebengeleisen) betrug am Schlusse des Jahres 1890 zusammen 5 250 km, die Gesammt-Betriebslänge 3 435 km, wovon auf Niederländischem Gebiete 1 798 km eingeleisig und 806 km doppelgeleisig gelegen sind; die durchschnittliche Betriebslänge beziffert sich auf 2 600 km. An Betriebsmitteln waren am Ende des Jahres vorhanden 907 Lokomotiven, 710 Tender, 2 136 Personenwagen, 5 111 bedeckte und 12 081 offene Lastwagen.

Befördert wurden: Personen in der I. Klasse 1 169 672, II. Klasse 4 528 505, III. Klasse 17 149 096, zu ermässigten Fahrpreisen 1 348 112, im ganzen 24 195 385. Von den beförderten Personen entfallen auf den Binnenverkehr 20 799 668, auf den direkten Verkehr 3 140 529 und auf den Transitverkehr 255 188 Personen. An Gütern wurden befördert und zwar: Gepäck 28 652 t, Expressgüter im Binnenverkehr 46 180 t, im direkten Verkehr 42 686 t, im Transitverkehr 8 496 t, überhaupt 97 362 t, Eilgüter im Binnenverkehr 44 329 t, im direkten Verkehr 38 467 t, im Transitverkehr 2 621 t, überhaupt 85 417 t, Stückgüter im Binnenverkehr 200 410 t, im direkten Verkehr 202 898 t, im Transitverkehr 35 386 t, überhaupt 438 694 t, Wagenladungsgüter im Binnenverkehr 2 688 083 t, im direkten Verkehr 7 571 647 t, im Transitverkehr 909 323 t, überhaupt 11 169 053 t, Dienstgüter 572 384 t, Equipagen 10 928 t und 17 Stück, Pferde und Vieh 334 457 t, 240 Sendungen und 348 Wagenladungen.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 14 892 677 fl. = 3,68 fl. durchschnittlich für den Reisenden, aus dem Gepäckverkehr 331 886 fl., aus dem Güterverkehr 10 411 201 fl.

Es ist hierbei zu bemerken, dass in obenstehenden Ziffern nicht mit einbegriffen sind die Einnahmen und der Verkehr der vormaligen Niederländischen Rhein-Eisenbahn während des Zeitraums vom 1. Januar bis 15. Oktober 1890, weil die betreffenden Notizen infolge der Verstaatlichung dieser Bahn der Regierung nicht zugegangen sind.

Niederländische Reichstelegraphen.

Am 1. Januar 1891 betrug die ganze Länge der Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien 5 243,6 km, wovon 2 700,5 km längs den Eisenbahnen führen, und diejenige der Drähte 18 283,1 km. Die Länge der vorhandenen unterirdischen Telegraphenlinien betrug am 1. Januar 1891 146 124 m und diejenige der unterseeischen Linien 177 265 m.

Am 1. Januar 1891 waren 435 Reichs-Telegraphenbüreaus mit 35 Hilfsbüreaus und 319 Telegraphenbüreaus von Privatunternehmungen vorhanden. Bei 159 Reichsbüreaus und 28 Hilfsbüreaus ist der Post- und Telegraphendienst vereinigt und 193 Reichsbüreaus sind für den Telegraphendienst eingerichtet.

Der Verkehr auf den Betriebslinien beziffert sich auf 4 285 516 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 1 322 531 fl. Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert und zwar bei der Niederländischen Staatsbahn 178 825, Holländischen Eisenbahn 89 854, Niederländischen Centralbahn 11 643, Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn 7 590, Belgischen Centralbahn 4 638, Gent-Terneuzener 2 742, Mecheln-Terneuzener 1 618 und bei der Lüttich-Mastrichter Bahn 1 407.

Durch sonstige Privatunternehmungen wurden überdies noch 30 239 Depeschen befördert.

Aus Belgien.

Betriebseröffnungen.

Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat am 1. Oktober 1891 von der Linie Brüssel-Petite-Espinette die 5,67 km lange Strecke von Brüssel (Rouppeplatz) bis zum Vert-Chasseur (Bois de la Chambre) eröffnet; doch musste der Betrieb am 3. November 1891 infolge des Baues von Abzugskanälen in St.-Gilles wieder eingestellt werden. Am 20. Oktober 1891 hat die Gesellschaft von den Linien des Centrums (La Louvière) 14,96 km eröffnet.

Haftbefreiung bezüglich der Beschädigung von Eisenbahnwagen bei Unruhen.

Zur Zeit des Ausstandes im Centrum wurden durch die Handlungen der Ausständigen an Wagen der Grossen Centralbahn, die sich auf den Bahnhöfen der Staatsbahn befanden, Beschädigungen verursacht, bezüglich deren die Grosse Centralbahn Entschädigung von der Staatsbahn verlangte, letztere sich aber auf das Wirken höherer Gewalt berief.

Das Brüsseler Berufungsgericht hat durch Urtheil vom 24. Dezember 1891 den Einwand der Staatsbahn für begründet anerkannt und dabei folgendes ausgeführt: Die durch den Ausstand und die Arbeiteransammlungen an dem Eigenthum verursachten Beschädigungen bilden Vorkommnisse höherer Gewalt; dadurch wird die Staatsbahn von der Verpflichtung befreit, für die Werthverminderung der Wagen, die ihr zur Weiterbeförderung über ihre Linien nach einem bestimmten Orte übergeben wurden, Ersatz zu leisten. Anders würde es sein, wenn die über den gegenseitigen Wagenaustausch zwischen der Staats- und Privatbahn geschlossenen Verträge den Fall vorsähen; da diese Verträge aber nichts darüber enthalten, so kann man nicht behaupten, dass es ihrem Geiste entspricht, wenn man die Staatsbahn oder die Verwaltung, welche die Wagen empfängt, für alles das, was diesen Wagen auf ihrem Netze zustossen kann, sogar im Falle höherer Gewalt haftbar machen wollte.

Erhöhung der Personentarife.

Während man anderwärts durchgängig eine Ermässigung der Personentarife anstrebt, bereitet man im Belgischen Eisenbahnministerium, wenn man dem „Moniteur Industriel“ in Brüssel glauben darf, eine Erhöhung der Personentarife vor, und zwar sollen der Tarif 1. Klasse um 30 %, derjenige 2. Klasse um 25 % erhöht und die ermässigten Rückfahrkarten gänzlich aufgehoben werden; dagegen sollen der 25 % Zuschlag für Schnellzüge in Wegfall kommen und die Zeitkarten ausgedehnt werden, der Tarif 3. Klasse für einfache Fahrt soll nicht geändert werden. Auf diese Weise hofft man den von der Verwaltung auf 3 Millionen geschätzten Fehlbetrag der Personenbeförderung einzubringen und die Mittel zur Ermässigung der Gütertarife zu gewinnen. Es soll nämlich der Wagenladungstarif für Kohlen, Erze und andere schwere Massengüter, besonders auch der Eisen-Ausfuhrtarif über einen Belgischen Hafen ermässigt, der Stückguttarif jedoch (mit Ausnahme der für die Landwirthschaft erforderlichen künstlichen Düngemittel) erhöht werden.

Genter Strassenbahnen.

Nach dem Hauptversammlungsbericht vom 26. Januar d. J. hatten die Genter Strassenbahnen in dem am 31. Oktober 1891 beendeten Betriebsjahre einen Reinertrag von 103 617 Frcs. (gegen 107 025 Frcs. im Vorjahre), der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre und durch Zinsen auf 115 930 Frcs. erhöhte; hiervon beanspruchten die Abschreibungen 24 535 Frcs., der Dienst der Schuldverschreibungen 30 243 Frcs., die Pacht an die Stadt Gent 12 612 Frcs. und verschiedene Lasten 4 857 Frcs., so dass 43 683 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber blieben, die wie im Vorjahre je 27,50 Frcs. Gewinn erhielten.

Aus Frankreich.

Der Französisch-Spanische Grenzverkehr im Monat Januar d. J.

Ein anschauliches Bild der Gewaltleistungen der Französischen und Spanischen Grenzbahnen vor Ablauf des Handelsvertrages am 1. Februar d. J. entrollt das „Journal des transports“, dem wir darüber folgendes entnehmen:

Als auf Grund der Verordnung des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Februar 1891 die Französisch-Spanischen Verbandstarife für Wein am 1. Juni 1891 aufgehoben wurden, verminderte sich die Einfuhr über Hendaye bedeutend und der ganze Weinverkehr von Rioja und Navarra wandte sich dem Hafen Passages zu; dieser war aber bei seinen beschränkten Anlagen bald verstopft und ein Königlicher Erlass vom 29. Dezember 1891 verbot sämmtlichen Spanischen Stationen die Annahme von Gütern für Passages. Urplötzlich warf sich nun der ganze Weinverkehr wieder auf den Uebergangsbahnhof Hendaye und in den ersten Tagen des Januar waren dessen sämmtliche Schuppen und Speicher vollgepfropft; die Erfüllung der zahlreichen Zollvorschriften, die Mitwirkung der zugleich als Empfänger und Weiterversender auftretenden Spediteure und die Verrichtungen des Bahnpersonals selbst erforderten fast 7 Tage und da seit der zweiten Januarwoche täglich 105 Wagen mit zusammen etwa 1 260 Halbmudds (1 Mudd = 288 Pinten) einliefen, so hatte der Bahnhof am 10. Januar d. J. fast 9 000 Halbmudds, oder mehr als doppelt soviel, als seine Anlagen aufnehmen konnten, unterzubringen. Unter diesen Umständen musste man 5 000 Fässer zwischen den Geleisen und neben dem Maschinenschuppen abladen. In der dritten Januarwoche liefen durchschnittlich täglich 137 Wagen ein und am 19. Januar d. J. theilte die Nordspanische Bahn der Südbahn mit, dass sie ihr in den letzten 12 Tagen des Monats noch 2 700 Wagen, oder 225 täglich, zu übergeben habe, während bei angespanntester Thätigkeit in Hendaye täglich nur 150 übernommen und weiterbefördert werden können.

Um bei der Verschiedenheit der Spurweite die Umladung von Wagen zu Wagen zu erleichtern, sind die Spanischen Geleise zwischen die Französischen eingeführt, so dass auf den einen Verschubsbewegungen nicht vorgenommen werden können, ohne dass auf den anderen die Thätigkeit eingestellt wird; dazu kommt noch, dass die am Ausgange des Bahnhofs gelegene internationale Bidassoabrücke nur zwei Geleise (ein Französisches und ein Spanisches) enthält, so dass zu den Verschubsbewegungen nothgedrungen die Hauptgeleise benutzt werden müssen und dass sich die zum Verschieben verfügbare Zeit in demselben Maasse vermindert, wie die Zahl der abzufertigenden Züge zunimmt. Unter diesen Umständen war die vollständige Abnahme der Spanischen Sendungen vor dem 1. Februar d. J. nur möglich, wenn man in den letzten Tagen beladene Wagen nur derart nach Frankreich weiter beförderte, dass Verschubsbewegungen auf den Spanischen Geleisen vermieden wurden. Ausserdem musste zur Lagerung von 27 000 Halbmudds Raum geschafft werden, da man in den letzten Tagen nicht mehr an das Wiederverladen denken konnte; der benöthigte Raum von 23 000 qm wurde dadurch beschafft, dass man ausser den Schuppen die Plätze zwischen den Schienen, den Personenbahnhof, den Maschinenschuppen, den Bahnhofsgarten und an der Bidassoa einen Platz von 8 000 qm herrichten und durch ein 600 m langes Geleis Spanischer Spurweite verbinden liess. Auf diese Weise konnte die Station Hendaye in den letzten 3 Tagen mehr als 1 000 Wagen entladen oder wenigstens auf die eigenen Geleise übernehmen; am 31. Januar d. J., 4 Uhr Abends fuhr der letzte Spanische Zug mit 101 Wagen ein und 5 Minuten vor 6 Uhr waren sämmtliche Zollerklärungen der Zollbehörde übergeben. In 12 Tagen hat die Südbahn nicht nur die angekündigten 2 700, sondern noch fernere 200 Wagenladungen, die von der Nordspanischen Bahn nur unter Vorbehalt angenommen waren, übernommen.

Die Ausfuhr von Frankreich nach Spanien bot zwar nicht ganz so viele Schwierigkeiten, erforderte indessen ebenfalls grosse Anstrengungen. Abgesehen von Wagenladungsgütern müssen in Hendaye alle Eil- und Frachtgüter ausgeladen und zur Verfügung der Spediteure gestellt werden, die den Inhalt prüfen und der Spanischen Zollbehörde die Erklärung abgeben; der Andrang der Packete war in den letzten Tagen derart, dass die zur Prüfung des Inhalts bestimmten beiden grossen Hallen nicht ausreichten und die breiten Bahnsteige der Personenhalle mit Packeten bedeckt werden mussten. Ein einziger Personenzug brachte 3 000 Packete und an einem einzigen Tage wurden dem Bahnhof Irun 33 Packwagen mit Päckereien übergeben. Bezüglich der Massengüter, wie Balken, Bretter, Ziegelsteine, Stroh, für welche die neuen Spanischen Einfuhrzölle 3 Mal so hoch wie früher sind, bestand ein solcher Andrang, dass der Bahnhof Irun um Verzögerung der Zufuhr bei der Südbahn nachsuchen und dass diese behufs Entlastung des Bahnhofs Hendaye zahlreiche Wagenladungen nach den Nachbarstationen Saint Jean de Luz, Biarritz, Bayonne, Boucou und bis Puyôo an der Linie Toulouse-Bayonne zurückgehen lassen musste. Erst in der Nacht vom 30. zum 31. Januar konnten diese Wagen durch Sonderzüge nach Hendaye geführt werden und nur auf dringende Vorstellungen der Iruner Spediteure liess sich die Spanische Zollbehörde bewegen, die Gegenwart dieser Wagen in Hendaye dem wirklichen Eintritt in Spanien gleich zu achten, vorausgesetzt, dass sie vor Mitternacht des 31. Januar regelrecht angezeigt seien; diese Bestimmung fand auf etwa 250 Wagenladungen Anwendung. Die Stückgutsendungen wurden vom Bahnhof Irun sämmtlich bis zur Mitternacht des 31. Januar abgenommen. Im ganzen hat die Station Irun während der 3 letzten Tage des Januar 498 Wagen von Hendaye übernommen.

Die Einfuhr aus Spanien nach Frankreich über Cerbère überschritt in den ersten Tagen des Januar durchschnittlich nicht 50 Wagen, verdreifachte sich aber gegen Ende des Monats, so dass der Bahnhof Cerbère vom 11. bis 31. Januar im ganzen 1 956 Wagen übernehmen musste.

Bedeutend grösser war die Anstrengung dieses Bahnhofes bezüglich der Ausfuhr aus Frankreich nach Spanien; denn er musste der Spanischen Uebergangsstation Portbou vom 11. bis 31. Januar im ganzen 3 439 Wagen mit verschiedenen Gütern zuführen. Dieser ausserordentliche Verkehr konnte wegen der unzureichenden Anlagen von Portbou und der Langsamkeit der Spanischen Zollbehörde auf regelrechtem Wege nicht bewältigt werden und vom 18. Januar ab musste die Südbahn in den Grenz-Nachbarstationen Port Vendres, Elne, Rivesaltes und La Nouvelle die Güter, welche Portbou nicht übernehmen konnte, zurückhalten, um Cerbère nicht zu verstopfen. Alle diese Waaren konnten, Dank den von der Südbahn im Einvernehmen mit der Französischen und Spanischen Zollverwaltung, sowie mit der Gesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich getroffenen Maassnahmen, noch vor Ablauf des Handelsvertrages in Spanien eintreten; nur 361 Wagen mit Kohlen befanden sich noch am 31. Januar Abends in Cerbère, wurden aber nach Uebergabe der Zollerklärung an die Spanische Zollbehörde als in Spanien eingetreten betrachtet

Das Dampfstrassenbahnnetz des Departements der Basses-Pyrénées.

Der Präfekt des Departements der Basses-Pyrénées hat auf Grund der Beschlüsse des Generalraths vom 9. April und 21. August 1891 am 6. Februar d. J. die Konzession für die schmalspurigen Dampfstrassenbahnen: 1. Pau-Lembeye nebst Abzweigung nach Garlin, 2. Pau-Pontacq, 3. Pau-Monein, 4. Oloron-Mauléon, und 5. Orthez-Sault de Navailles (für letztere jedoch nur dann, wenn der Bewerber auch die Konzession für die im Landesdepartement gelegene Anschlusslinie nach St. Sever erwirbt) auf den 15. März d. J. zur öffentlichen Bewerbung ausgeschrieben. Dieses Ausschreiben ist zwar an und für sich wenig bedeutungsvoll, gewinnt aber für uns dadurch an Interesse, dass es den vom Konzessionswerber zurückzulegenden langen Weg zeigt. Unter den eingehenden Bewerbungen werden nämlich zunächst diejenigen ausgesucht, die dem Departementsausschuss im Einverständniss mit dem Präfekten und dem Departementsoberingenieur technisch und finanziell leistungsfähig erscheinen; nur diese werden zu dem alsdann stattfindenden engeren Wettbewerb zugelassen. Diese Bewerber im engeren Kreise sind an den im Entwurf vorliegenden Konzessionsvertrag nebst Bedingnissheft in keiner Weise gebunden; den Zuschlag erhält vielmehr seitens des Generalraths derjenige, welcher an und für sich das für das Departement günstigste Angebot macht. Hat sich der Generalrath ausgesprochen, so wird der Betreffende vom Präfekten zum vorläufigen Konzessionsinhaber (retrocessionnaire provisoire) erklärt und hat nun auf eigene Kosten und Gefahr alle durch Gesetze oder Verordnungen vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen, um von der Regierung die endgültige Konzession zu erhalten; besonders hat er dafür zu sorgen, dass den Bestimmungen der Verordnung vom 18. Mai 1881, betreffend die Form der Untersuchung der Gemeinnützigkeit von Strassenbahnen, in jeder Beziehung Genüge geschieht und dass von den berührten Gemeinden der auf sie entfallende Theil der Zinsengewähr oder Beihilfe genehmigt werde. Erst wenn der vorläufige Konzessionsinhaber den Erlass, betreffend die Gemeinnützigkeit der Bahn, und damit die Genehmigung des Konzessionsvertrages nebst Bedingnissheft erlangt hat, wird die Konzession endgültig. Im vorliegenden Falle musss der vorläufige Konzessionsinhaber innerhalb 18 Monaten, nachdem er dazu erklärt ist, den Gemeinnützigkeitserlass erlangt haben, widrigenfalls er seines Konzessionsrechtes ohne jeden Entschädigungsanspruch an das Departement verlustig geht.

Elektrische Beleuchtung des Batignolles-Tunnels.

Nach einem von der Westbahn vorgelegten, vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Entwurfe soll der Tunnel von Batignolles elektrisch beleuchtet werden. Die Beleuchtung erfolgt durch elektrische Lampen, deren Lichtstrahlen durch besondere Scheinwerfer aufgefangen und von diesen auf Platten geworfen werden, die an den Tunnelwänden aufgestellt und zur Verbreitung des Lichts bestimmt sind. Auf diese Weise wird der Tunnel derart beleuchtet, dass die Beamten an keiner Stelle Gefahr laufen, aus der Helle unmittelbar in vollkommene Finsterniss überzugehen; besonders hell soll aber das Licht beim Durchfahren der Züge sein.

Urtheil, betreffend Anwendung des niedrigsten Tarifs.

In Station Le Havre der Westbahn wurden mit der Frachtbriefvorschrift: „Niedrigster Tarif“ (tarif le plus réduit) vier Sendungen nach Station Saintes der Staatsbahn aufgegeben und auf der gewöhnlich befolgten Linie über Mans und Rochefort befördert. Nachdem der Empfänger die Fracht bezahlt hatte, erfuhr er, dass noch billigere Tarife auf der Linie über Angers-Rochefort beständen, und verlangte von den Gesellschaften die Erstattung der zu viel erhobenen Fracht. Die Staats- und Orléansbahn erklärten sich hierzu bereit, nur die Westbahn weigerte sich, wurde aber vom Gericht erster und zweiter Instanz verurtheilt, weil sie die Vorschrift des Versenders schlecht ausgelegt und dadurch „einen Irrthum in der Anwendung der Tarife“ begangen habe.

Der Kassationshof hat indessen durch Urtheil vom 20. Oktober 1891 die Entscheidungen der Untergerichte umgestossen, zunächst weil es sich im vorliegenden Falle um die Leitung über eine falsche Richtungslinie, d. h. um ein Versehen, das gerade durch die Art und Weise der Ausführung des Frachtvertrages begangen ist, handle, sodann weil die niedrigsten Tarife über die befolgte Richtungslinie thatsächlich angewendet seien, also ein Irrthum in der Anwendung der Tarife nicht stattgefunden habe; übrigens schliesse die Vorschrift: „Niedrigster Tarif“ für die Versandbahn nicht die Verpflichtung zur Anwendung der für die billigere Linie geltenden Verbandstarife ein.

Personalnachrichten.

1. Am 19. Februar d. J. hat das am 22. Februar 1889 ins Amt getretene Ministerium Freycinet seine Entlassung gegeben. Damit ist auch der Minister der öffentlichen Arbeiten, Yves Guyot, von der Leitung dieses Dienstzweiges zurückgetreten; noch am 16. Februar d. J. hatte er der Kammer den Gesetzentwurf, betreffend Abänderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes vom 11. Juni 1880, vorgelegt. Man darf jetzt auf das Schicksal dieses Entwurfes gespannt sein. Eine kurze Lebensbeschreibung des abgetretenen Ministers haben wir in Nr. 6 S. 61 d. Ztg. veröffentlicht.

In dem neuen, vom Senator Loubet gebildeten Ministerium hat M. Viette, der bereits früher im Ministerium Tirard ein Portefeuille innehatte, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erhalten.

2. Am 16. Februar d. J. ist der Generalsekretär der Westbahn und Ritter der Ehrenlegion, Armand Frère, im Alter von 58 Jahren nach kurzer Krankheit gestorben. Er ist am 7. Februar 1856 als Hilfsbeamter in den Dienst der Westbahn eingetreten und stieg von Stufe zu Stufe, bis er im Juli 1879 zum Generalsekretär ernannt wurde.

Am 25. Februar d J. hat der Verwaltungsrath der Westbahn den Ingenieur und Direktionssekretär Foulon zum Generalsekretär ernannt.

Aus Spanien.

Almeria-Alhamilla Eisenbahngesellschaft.

Durch Erlass vom 18. Februar d. J. ist Manuel F. Requena, Inhaber der Konzession für eine Eisenbahn von Almeria nach den Bergwerken der Sierra Alhamilla, ermächtigt worden, seine Rechte auf eine Englische Gesellschaft „The Almeria and Alhamilla Railway Company, limited“ zu übertragen. Diese in London gebildete Gesellschaft verfügt über ein in Antheilscheine von je 5 £ zerlegtes Grundkapital von 100 000 £ und hat ausser dem Eisenbahnbetriebe noch den Betrieb von Bergwerken und Schifffahrts-Unternehmungen zum Zweck.

Eisenbahn Murcia-Granada.

Die Bauarbeiten an der Eisenbahn Murcia-Granada, von der sich die Strecke Murcia-Lorca-Huercal im Betriebe und die Fortsetzung Huercal-Baza-Granada im Bau befindet, sind z. Zt. gänzlich eingestellt und die Arbeiter entlassen worden. Nach Londoner Mittheilungen wird eine demnächst abzuhaltende Hauptversammlung zunächst die Vollendung der Theilstrecke Huercal-Baza beschliessen und später versuchen, mit den dann noch vorhandenen Mitteln und der noch nicht erhaltenen Staatsbeihilfe die Arbeiten an den übrigen Strecken bis Granada weiterzuführen. Von anderer Seite glaubt man indessen, dass die Gesellschaft ihre Bahn nicht weiter bauen kann, so dass diese unvollendet bleiben wird.

Konzessionen.

1. Am 29. Januar d. J. hat Eduardo Aznar die Konzession für eine Schmalspurbahn von Portugalete nach Santurce an der Ria de Bilbao ohne Staatsbeihilfe erhalten.

2. Raphaël Guillot hat die Konzession für eine Schmalspurbahn von Grao de Valencia über Palporta, Torrente und Montserrat nach Turis nebst Abzweigung von Palporta nach Alberique ohne Beihilfe noch Zinsengewähr auf 99 Jahre erhalten.

3. Der Senat hat die Konzessionen: a) für die Linie Barcelona-Las Iglesias nebst Zweigbahn nach Puigierda in der Provinz Gerona; b) für die Linie von Cantillana in der Provinz Sevilla nach Cerro de Hierro; und c) für eine wirthschaftliche Bahn von Carlet über Alcira nach Cullera in der Provinz Valencia nebst Zweigbahn von Alcira nach Villanueva de Castellon genehmigt.

4. Die Abgeordnetenkammer hat den Gesetzentwurf, betreffend die Konzession für eine Bahn, die vom Prado ausgehen und Madrid mit seinen Vororten verbinden soll, angenommen.

Entwürfe und Vorarbeiten.

1. Während die Nordspanische Eisenbahngesellschaft die Absicht hat, die Ostspanische Bahn (Valencia-Utiel) unabhängig von der Linie Madrid-Aranjuez-Cuença der Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante nach Madrid zu verlängern, geht andererseits die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante mit dem Plane um, ihre Linie Aranjuez-Cuença unabhängig von der Linie Utiel-Valencia bis Valencia fortzusetzen. Ausserdem hat die „Unternehmung für die Kohlenwerke von Dos Alguas und für die Eisenbahn Valencia-Turis“ die Konzession für eine 360 km lange doppelgeleisige wirthschaftliche Bahn nachgesucht, die im Südviertel von Madrid ausgehen, in der Provinz Madrid die Orte Vallecas (an der Bahn Madrid-Arganda), Morata de Tajuna, Chinchon, Colmenar de Oreja, Villamaurique und Fuentiduena, in der Provinz Cuença die Orte Tarancon (an der Bahn Aranjuez-Cuença), Valverde, Olmedilla, Motilla de Palancar, Casas Ibañez und Villatoya, endlich in der Provinz Sevilla die Orte Venta-Gaeta, sowie Macastre berühren und in Turis an der im Bau begriffenen, 39 km langen Bahn Valencia-Turis endigen soll. Es steht demnach zu erwarten, dass endlich die lange geplante direkte Verbindung zwischen Madrid und Valencia zur Ausführung kommt.

2. Die Vorarbeiten für die wirthschaftliche Eisenbahn von Teruel über Perales, Utrilla und Montalban nach Puebla de Hijar, dem Ausgangspunkt der Saragossa-Mittelmeerbahn, sind beendet. Die Ausführung wird voraussichtlich mit Hilfe Belgischen Geldes unter Zinsengewähr seitens der Provinzialverwaltung von Teruel erfolgen.

3. Eine Spanische Gesellschaft lässt die Vorarbeiten für eine direkte Bahn von Sevilla über Moron, Pruna, Alcala del Valle und Setenil nach Malaga anfertigen.

Aus Nordamerika.

Ein- und Ausfuhr.

Nach dem Bericht des Statistikers Broeck betrug in den beiden letzten Jahren:

	1891 D.	1890 D.
die Einfuhr		
zollfreier Waaren	429 326 76)	288 528 328
zollpflichtiger Waaren	398 987 121	534 869 398
zusammen	828 313 890	823 397 726
die Ausfuhr		
einheimischer Erzeugnisse . . .	957 339 705	845 999 603
ausländischer „ . . .	13 176 095	11 502 945
zusammen	970 515 800	857 502 548

Dies ist der grösste Handel mit dem Auslande, der jemals erreicht wurde. Infolge des neuen Zollsystems sind gewaltige Differenzen bei den einzelnen Einfuhrartikeln gegen das Vorjahr entstanden, wenn auch der Gesammtwerth der Einfuhr nur ganz wenig zugenommen hat. Die Einfuhr zollfreien Zuckers und Melasse ist z. B. über 80 Millionen Dollar gewachsen, während der Werth des verzollbaren Zuckers um 63 Millionen gesunken ist. Die Wollenartikel-Einfuhr fiel infolge der Mc Kinley Bill um 20 Millionen Dollar oder 37 %, während die Einfuhr von Wolle um 3⅓ Millionen oder 21 % stieg. Hanf und Hanfartikel fielen um 14½ Millionen oder 54 %, Tabak und dessen Verarbeitungen um 11½ Millionen oder 50 %.

Betreffs der Ausfuhr sind hauptsächlich die Zunahme des Weizenexports um 103 Millionen oder 107 % und von Brotsurrogatstoffen um 6 Millionen oder 73 %, ferner von Kupfer und seinen Verarbeitungen um 10 Millionen oder 165 % anzuführen, dagegen hat die Ausfuhr von Indischem Korn und Mehl um 18 Millionen oder 46 % abgenommen.

Zur Geschichte der Verbundlokomotive

bringt H. W. Hibbard in der „Railr. Gaz." eine Skizze, nach welcher die erste Idee zum Bau solcher Maschinen bereits 1834 in einem Französischen Patent niedergelegt war. Zum Bau der ersten Verbundlokomotive kam es jedoch erst 1850 auf der Eastern Counties Railway in England, und zwar entwarf ein Maschinenführer, John Nicholson, die ersten Zweicylinder-Verbundmaschinen; ihre Leistungen wurden seitens des Ober-Maschinenmeisters der genannten Bahn noch 2 Jahre nach der Inbetriebnahme für befriedigend erklärt. Die Dampfvertheilung und Expansion waren bei ihr gleichwohl noch sehr mangelhaft. Im Jahre 1860 schlug Ebenezer Kemp eine Viercylinder-Maschine vor. 6 Jahre später wurde von Jules Morandière von der Französischen Nordbahn eine Dreicylinder-Maschine empfohlen. 1872 wurde das erste Patent auf eine Viercylinder-Maschine genommen von Wm. Dawes.

Zur erfolgreichen Einbürgerung dieser Maschine kam es jedoch erst vom Jahre 1876 ab, als der Franzose Anatole Mallet für die Bayonne und Biarritz Eisenbahn 3 Maschinen entwarf, die von Schneider & Co. auf den Creusôt-Werken gebaut wurden. Der grosse Erfolg, der mit diesen Maschinen verzeichnet wurde, führte dazu, dass bereits nach 10 Jahren die genannte Bahn nur mit Verbundmaschinen ausgerüstet war. Diese sind als Zweicylinder-Maschinen konstruirt; sie können nach Belieben als einfache oder als Verbundmaschinen arbeiten. Mallet's System wurde bald von der Paris und Orléans Eisenbahn, der Spanischen Nordbahn, der Russischen Südwestbahn, der Schweizer Westbahn und verschiedenen Deutschen Bahnen eingeführt. 1877 fertigte Mallet auch Entwürfe für eine Viercylinder-Maschine an.

1880 entwarf v. Borries in Hannover verschiedene Zweicylinder-Maschinen, die von Schichau in Elbing gebaut wurden. In 6 Jahren seien nach v. Borries' Entwürfen über 20 Maschinen gebaut worden. Schichau baute nach eigenen Entwürfen, die jedoch wenig von den v. Borries'schen abweichen, noch mehrere Maschinen.

Die erste Dreicylinder-Maschine wurde von F. W. Webb, Maschineningenieur der London und Nordwestbahn, 1881 mit zwei Hochdruck- und einem Niederdruckcylinder gebaut.

Es würde hier zu weit führen, alle Abarten der Haupttypen aufzuführen. Wir wollen jedoch erwähnen, dass vor mehr als einem Jahre über 1 000 Verbundmaschinen auf den verschiedenen Bahnen der Erde in Betrieb waren; ungefähr 750 hiervon waren nach dem Zweicylinder-System gebaut. Am 1. November 1891 waren 1 358 dieser Maschinen im Betrieb und im Bau. In Amerika wurden im vorigen Jahre allein 130 gebaut.

Neuerdings sind sogar Vorschläge für dreifache Expansionsmaschinen gemacht, jedoch ist eine solche wohl noch nicht ausgeführt worden.

Great Northern.

Die Gesellschaft beabsichtigt eine Linienverlegung ihrer Hauptstrecke bei Fort Beuton, um die starke Steigung am Teton Hill zu beseitigen. Durch diese Verlegung kommt Beuton 4 Meilen von der Bahn entfernt zu liegen. Die gegenwärtige Steigung von 1 : 48 wird bei der neuen Linie auf 1 : 100 ermässigt.

Neue Eisenbahnen.

Durch mehrere Chicagoer Kapitalisten ist eine Eisenbahnbaugesellschaft in Indiana gegründet worden, die den Bau einer Bahn von Hammond, nahe der Illinois Staatenlinie, nach La Porte, Ind., in einer Länge von ungefähr 65 km beabsichtigt. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 200 000 D. Die neue Linie wird Hammond mit fast sämmtlichen von Osten her nach Chicago gehenden Linien verbinden, desgleichen mit der Chicago und West Michigan Bahn bei La Porte. Die Bahn soll eine Verbindung zwischen den Kohlenfeldern des nördlichen Indiana und Michigan herstellen.

Ferner soll eine Linie von Durango, Colorado, nach den Bergwerken bei Creede, Colo., gebaut werden. Das Kapital hierfür wird meist in Durango aufgebracht werden. Die Linie soll von Durango den Florida River und Pine River entlang über den Winimuchi Pass gehen und dann zum Rio Grande River herabsteigen und hier die Minenfelder bei Creede berühren. Die Länge wird 110 km betragen. Die Steigungen sind verhältnissmässig gering. Die Höhe des zu überschreitenden Passes wird zu ungefähr 3 000 m angegeben. Durch die Bahn werden die grossen Silberfelder, die Blei- und Eisenbergwerke der berühmten Pine Rivergegend, sowie zahlreiche Kohlenlager aufgeschlossen.

Rio Grande Southern.

Von dieser Colorado-Eisenbahn sollen eine Anzahl Zweigbahnen gebaut werden, die im Frühjahr und Sommer in Bau kommen sollen, so von Rico, der Endstation der Bahn, nach den Grand Cannon des Colorado River und nach Lee's Ferry. Von hier geht die Linie nach Prescott Junction an der Atlantic und Pacificbahn. Eine andere Linie soll von Placerville durch das Shenandoahthal nach Delores, Colo., gehen.

Charleston, Cincinnati und Chicago-Eisenbahn.

Der sofortige Verkauf dieser Bahn ist seitens des Staatsgerichtshofes in Jonesbaro, Tennessee, angeordnet worden auf Veranlassung mehrerer grosser Baufirmen, denen die Bahngesellschaft 400 000 D. schuldet.

Newyork Central und Hudson River-Eisenbahn.

Die Gesammteinnahmen für den Monat Januar betragen 3 321 860 D. gegen 3 007 851 D. im gleichen Monat des Vorjahres; die Mehreinnahme beträgt daher 314 009 D.

Philadelphia und Erie-Eisenbahn.

Der Jahresbericht für das vergangene Jahr weist eine Bruttoeinnahme von 5 201 361 D. und eine Zunahme gegen das Jahr 1890 um 87 573 D. auf, oder 1,7 %. Die Betriebskosten betrugen 3 347 859 D., d. i. 42 061 D. weniger als 1890. Die Reineinnahmen betrugen 1 871 516 D., d. h. 129 401 D. mehr als im Vorjahre. Es wurden 1 474 081 Personen und 10 117 562 t Fracht befördert.

Erhöhung der Eisenbahnen in Chicago.

Der Mayor von Chicago hat eine Verordnung erlassen, dass die in der genannten Stadt endigenden Bahnen ihre Geleise über das Strassenniveau erhöhen sollen. Er schlägt ferner den Grosskaufleuten vor, ihre Waarenhäuser ausserhalb der Stadt zu verlegen und dieselben durch eine Ringbahn zu verbinden, so dass die Güter bis zum Verkauf leicht und billig gelagert werden können, ohne den Verkehr im Herzen der Stadt zu belästigen.

Die Thomson-Houston Electric Company und die Edison General Electric Company

sind ineinander verschmolzen. Die neue Gesellschaft hat ein Stammkapital von 50 Millionen Dollar. Die Vereinigung dieser beiden hervorragendsten elektrischen Gesellschaften bedarf noch der zweifellos erfolgenden Zustimmung der Aktionäre.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Unfall infolge mangelhafter Beschaffenheit einer Brücke. Eigenes Verschulden des Beschädigten.

Der Kläger verunglückte am Abend des 14. November 1887 auf dem Heimweg vom Dienste zu seiner ihm von der Beklagten gestellten Wohnung, indem er auf einer der von der Beklagten hergestellten, für den Verkehr zwischen den Beamtenwohnungen und dem Bahnhofe Eydtkuhnen bestimmten Brücken, welche damals mit Eis und Schnee bedeckt war, hinstürzte und sich dadurch eine Verletzung der rechten Schulter zuzog, welche nach seiner Behauptung den Verlust der Arbeitsfähigkeit zur Folge habe. Er nimmt den Beklagten für den Ersatz des ihm hierdurch zugegangenen Verlustes seines Arbeitsverdienstes in Anspruch.

Der Vorderrichter hat angenommen, dass dem Beklagten jedenfalls nur ein mässiges Versehen zum Vorwurfe gemacht werden könnte (§§ 18 ff. Theil I Titel 3 des Allgemeinen Landrechts), weil er den Bewohnern der Beamtenhäuser die am 14. November 1887 von dem Kläger benutzte Brücke nicht als einzigen, sondern nur als dritten Zugangsweg neben zwei anderen, unbestrittenermaassen gefahrlosen Brücken zur Verfügung gestellt habe. Die Revision wirft insoweit dem Vorderrichter die Verletzung der Rechtsbegriffe des groben und des mässigen Versehens vor; der Vorderrichter habe, ein Versehen des Beklagten vorausgesetzt, einerlei ob es sich um eine gesetzliche oder kontraktliche Verpflichtung handele, ein bloss mässiges Versehen des Beklagten nicht annehmen dürfen, da Beklagter nur einen Haupttheil oder Theil seiner Verpflichtung erfüllt habe, einen anderen Theil — in Ansehung der Brücke B — nicht. Dieser Vorwurf ist unbegründet. Aus der Begründung des angefochtenen Urtheils ist ein Misskennen oder eine rechtsirrthümliche Anwendung der bezeichneten Begriffe nicht ersichtlich; dasselbe beruht vielmehr lediglich auf einer Würdigung der konkreten thatsächlichen Verhältnisse, bei welcher ein Verstoss gegen Rechtsgrundsätze nicht hervortritt.

Die Revision greift ferner die Feststellung eigenen groben Versehens des Klägers durch den Vorderrichter als fehlsam in prozessualischer Hinsicht an, sofern die Feststellung darauf gestützt werde, dass Kläger die bei dem Schneefall herrschende Glätte der Brücke gekannt und seine eigene Altersschwäche und Hinfälligkeit nicht in Rechnung gezogen habe. Kläger habe aber dem Beklagten zum Vorwurfe gemacht, dass die Brücke bei dem Schneefalle nicht mit Sand bestreut gewesen sei; hierin liege die Behauptung eingeschlossen, dass er vor dem Betreten der Brücke angenommen

habe, sie sei nicht glatt. Der Berufungsrichter gebe den Grund nicht an, auf welchem seine gegentheilige Feststellung beruhe. Kläger hat allerdings die Klage auch auf die nachmals nicht erwiesene Behauptung gestützt, es habe dem Beklagten gemäss einer Verfügung der Polizeiverwaltung von Eydtkuhnen die Verpflichtung obgelegen, die Brücke mit Sand zu bestreuen. Hierin liegt aber keineswegs die Behauptung eingeschlossen, der Kläger habe angenommen, dass die Brücke auch mit Sand bestreut gewesen sei. Kläger hat auch nicht behauptet, dass er die fragliche Brücke im Vertrauen darauf, dass sie mit Sand bestreut sei, auf dem Heimwege gewählt habe. Hiernach konnte der Vorderrichter ohne Rechtsverletzung in Würdigung der am kritischen Tage bestandenen Witterung annehmen — wie er that —, dass der Kläger unter anderem insbesondere auch die Umstände kannte, welche bei der Dunkelheit und der infolge des Schneefalls herrschenden Glätte die Benutzung jener Brücke gefährlich machten. Kläger greift ferner die Feststellung seiner angeblichen Altersschwäche und Hinfälligkeit als jeglicher Begründung entbehrend, ja als direkt gegen das Gutachten des in erster Instanz vernommenen Sachverständigen verstossend an. Gleichfalls ohne Grund. Der Sachverständige hat jedenfalls soviel bekundet, dass bei dem Kläger infolge eines schon im Jahre 1886 erlittenen Unfalles eine dauernde Schwäche des linken Armes zurückgeblieben, sowie dass bei ihm eine allgemeine Körperschwäche als Folge des (hohen) Alters, wenn auch in beschränktem Grade eingetreten sei, Die Annahme des Vorderrichters, der Kläger habe seine eigene Altersschwäche und Hinfälligkeit gekannt, verstösst also keineswegs gegen das Gutachten des Sachverständigen, sondern bewegt sich in den Grenzen der thatsächlichen Würdigung.

Von der Revision wird endlich als verletzt bezeichnet der § 3 Theil 1 Titel 6 des Allgemeinen Landrechts, insofern der Vorderrichter den dem Kläger entstandenen Nachtheil als mittelbaren Schaden auffasse, während dieser Schaden vielmehr als unmittelbarer Schaden zu beurtheilen sei. Auch dieser Angriff ist verfehlt. Nach der auch von dem Reichsgerichte befolgten Auslegung der §§ 3 ff., 111 ff. Theil I Titel 6 des Allgemeinen Landrechts durch das frühere Preussische Obertribunal finden die allgemeinen Bestimmungen über Schaden und Schadensersatz überhaupt (§§ 1—35 a. a. O.) auch Anwendung auf Schaden durch Körperverletzung und stellt insbesondere der infolge einer Körperverletzung eintretende Verlust an Erwerbsfähigkeit, um welchen es sich im vorliegenden Falle handelt, einen nur mittelbaren Schaden dar, wenn er nicht unter den Begriff des begangenen Gewinnes zu subsumiren ist (zu vergleichen Striethorst, Archiv, Band 66 Seite 310 ff.). Der Vorderrichter verletzt also das Gesetz nicht durch seine Annahme, dass der dem Kläger entstandene Nachtheil einen mittelbaren Schaden darstelle, sowie dass aus diesem Grunde und weil Kläger diesen Nachtheil durch Anwendung der gewöhnlichen Aufmerksamkeit vermeiden gekonnt habe, demselben gegen den Beklagten, welchen höchstens der Vorwurf mässigen Versehens treffe, ein Ersatzanspruch überhaupt nicht zustehe (§ 21 a. a. O.).

Somit war die Revision zurückzuweisen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 14. Januar 1892 in Sachen A. w. Preussischen Eisenbahnfiskus [Eisenbahn-Betriebsamt Königsberg].)

Bücherschau.

Sechs Fragen über Bau und Betrieb der Tertiärbahnen für den öffentlichen Verkehr. Verlag der Huwald'schen Buchhandlung, O. Hollesen, in Flensburg. Preis 60 ₰.

Während die Kosten der am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen Handelsverträge auf Deutscher Seite nach der Natur der Sache vorzugsweise die Landwirthschaft zu tragen hat, ist andererseits die Lage der Preussischen Finanzen nicht geeignet, den weiteren Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung in wünschenswerther Weise zu fördern, wodurch der Landwirthschaft die Möglichkeit günstigerer Absatzbedingungen innerhalb des eigenen Gebietes geboten würde. Unter diesen Umständen ist die Entwickelung des Kleinbahnwesens zu einer brennenden Frage für die Deutsche Landwirthschaft geworden und die Deutsche Landwirthschafts-Gesellschaft zu Berlin beginnt eine lebhafte Thätigkeit zu ihrer Lösung zu entfalten. Den Ausgangspunkt bildet ein Vortrag, den der durch seine Stellung genau mit den Verhältnissen vertraute Betriebsdirektor der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln, Herr Kuhrt in Flensburg, vor dem „Sonderausschuss für Uebertragung von Last und Kraft“ der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft am 4. Januar d. J. zu Berlin gehalten hat. Dieser Vortrag, dessen wesentliche Gesichtspunkte wir im Folgenden wiedergeben, ist weniger für den Baumeister, als für den Bauherrn und besonders für die landwirthschaftlichen Kreise bestimmt und verfolgt die Absicht, die theuren und unrentablen Chausseen für längere Strecken durch Kleinbahnen zu ersetzen.

Die Frage, wo und wann sich der Bau von Kleinbahnen empfiehlt, beantwortet der Verfasser dahin, dass diese Bahnen nur dort am Platze sind, wo es sich um Aufschliessung und Hebung des Verkehrs in Gegenden handelt, die vom Weltverkehre abgelegen sind, wo Durchgangsverkehr nicht zu erwarten ist und es sich lediglich um die Entwickelung, Förderung und Bewältigung des Verkehrs zwischen Stadt und Land, von Dorf zu Dorf handelt, gewissermaassen als Ersatz der Chausseen, wo ferner besondere strategische Rücksichten nicht obwalten und die wirthschaftlichen Verhältnisse billige Zufuhrstrassen fordern. Ueberall dort, wo man diese Vorbedingungen für den Bau der Kleinbahnen beachtet hat, sind günstige Ergebnisse erzielt worden, wie u. a. die Kleinbahnen in Oberitalien, in Holland, im Königreiche Sachsen und an vielen anderen Stellen Deutschlands beweisen; wo man dagegen diese Vorbedingungen nicht beachtet hat, sind Misserfolge zu verzeichnen, wie z. B. bei den in Schweden-Norwegen von den Hafenplätzen auslaufenden Kleinbahnen und der bereits 1848 erbauten Antwerpen-Genter Schmalspurbahn.

Abgesehen von dem Umfang des zu erwartenden Verkehrs ist auch die Länge der Bahn für die Bauart maassgebend. Nach Deutschen Verhältnissen wäre beispielsweise eine Kleinbahn von 268 km Länge wie die Bosnabahn eine Unmöglichkeit, weil kaum ein Reisender auf eine solche Strecke 17 bis 18 Stunden Fahrzeit verwenden könnte. Die höchste zulässige Betriebslänge für Kleinbahnen dürfte 50 km sein; bei erheblich grösserer Länge würde, wenn es sich nicht etwa um die Aneinanderreihung mehrerer Betriebsstrecken mit gesonderten Betrieben handelt, allemal die Vollspur zur Anwendung kommen müssen. Für den örtlichen Verkehr dagegen ist die Kleinbahn das vollkommenste Verkehrsmittel der Gegenwart, weil sie auch den kleinsten Verkehr aufzunehmen und den kleinsten gewerblichen und landwirthschaftlichen Betrieb in einer Weise zu erschliessen vermag, die der vollspurigen Nebenbahn unmöglich ist.

Die zweite Frage, wie die Kleinbahnen gebaut werden sollen, beantwortet der Verfasser allgemein dahin, dass die Anlage einer Kleinbahn durchaus ihren örtlichen Charakter bewahren muss, wenn sie ihren Zweck voll und ganz erfüllen soll, und dass auf das vorhandene Bedürfniss desjenigen Gebietes, welchem das Unternehmen dienen soll, ganz allein Rücksicht zu nehmen ist. Diejenige Kleinbahn ist recht erbaut, die bei dem kleinsten Kapitalaufwand die gegebenen Verkehrsverhältnisse am vollkommensten befriedigt; aus diesem Grunde muss zunächst die Vollspur aufgegeben und zur Schmalspur übergegangen werden. Die Schmalspur gestattet schärfere Krümmungen und stärkere Steigungen, und dadurch die Einführung der Bahn in die Ortschaften, den Anschluss von Bergwerken, Fabrikhöfen, Meiereien, Mühlen, Ziegeleien usw., die Anschmiegung an die Bodenverhältnisse und die Benutzung von Acker- und Wegegrenzen, so dass, wenn ausserdem ein leichter Oberbau, leichte Betriebsmittel und einfache Bahnhofsanlagen angewendet werden, die Baukosten sich auf ⅓ der vollspurigen Nebenbahnen und auf die Hälfte von vollspurigen Kleinbahnen ermässigen. So kostet z. B. die vollspurige Schleswig-Angeler Bahn 47 116 ℳ, die vollspurige Altona-Kaltenkirchener Bahn, welche theilweise die Provinzialchaussee benutzt, 34 631 ℳ für das Kilometer; während die Kosten der schmalspurigen Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln nur 24 381 ℳ, diejenigen der auf der Chaussee liegenden schmalspurigen Brölthalbahn im Rheinland nur 17 334 ℳ für das Kilometer betragen.

Von den 26 Deutschen Verwaltungen, die Schmalspurbahnen betreiben, haben 21 für 515,41 km die Meterspur angenommen und nur 5 Verwaltungen für 357,31 km Spurweiten von 750 bis 785 mm gewählt. In Schweden-Norwegen, Russland und Holland ist die Spurweite von 1,067 m, in Dänemark, Belgien und Frankreich die Meterspur, in Italien diejenige von 0,950 m und in Oesterreich diejenige von 1,106 m vorzugsweise gebräuchlich; doch kommen überall Ausnahmen vor und in Frankreich ist man in letzter Zeit stellenweise auf 600 mm, in England auf 450 mm, in Nordamerika bei der Bahn von Bedford nach North-Ballerica auf 250 mm herabgegangen. Diese Ausnahmen sind indessen auf Norddeutsche Verhältnisse nicht zu übertragen und höchstens in manchen Gebirgsgegenden mit Vortheil anzuwenden; im allgemeinen wird man vielmehr schon mit Rücksicht auf den Personenverkehr bei der Meterspur verbleiben müssen.

Die Nachtheile der Schmalspur bestehen in der geringen Fahrgeschwindigkeit, in der Umladung der Güter auf den Anschlussbahnhöfen und in der geringen Verwendbarkeit für militärische Zwecke. Die auf den Deutschen Schmalspurbahnen im allgemeinen übliche Fahrgeschwindigkeit von 20 km in der Stunde kann indessen als vollständig ausreichend für den örtlichen Verkehr auf kurzen Strecken betrachtet und schon deshalb nicht erhöht werden, weil sonst die Bau- und Betriebs

kosten übermässig angeschwellt würden. Die Umladung auf den Anschlussbahnhöfen ist für ackerbautreibende Bezirke belanglos, weil die Umladung von Hand zu Hand geschehen kann und für die Wagenladung von 5000 kg nur 1 bis 2 ℳ kostet, während in Gegenden, wo Bergbau und Gewerbe vorherrscht, besondere Hebevorrichtungen erbaut oder Unterwagen verwendet werden können. Die Rücksicht auf die Landesvertheidigung kann für die Kleinbahnen ebensowenig in Betracht kommen, weil diese weit ab vom Durchgangsverkehr liegen und daher keine erhebliche Bedeutung in militärischer Beziehung besitzen, während sie für die Beförderung der zur Fahne einberufenen Mannschaften immerhin noch nützliche Dienste leisten können. Vollspurige Kleinbahnen sind übrigens bezüglich des Umladens und der Militärbeförderung nicht viel günstiger als die schmalspurigen gestellt, da auch auf erstere, selbst wenn der Oberbau stark genug wäre, die Wagen der Hauptbahnen wegen der grossen Radstände meistens nicht übergehen können.

Bei der Anlage der Kleinbahn ist nach Möglichkeit darauf Bedacht zu nehmen, dass sie von den verkehrsreichsten Orten aus in das zu erschliessende Gebiet eingeführt wird, und dass als Anfangs- und Endpunkt besonders diejenigen Orte gewählt werden, welche bereits einen Verkehr haben. Die Kleinbahnen brauchen durchaus keine Sackbahnen, sondern können auch Verbindungsbahnen zwischen Vollbahnen sein, wie die Linien Döbeln-Oschatz und Mügeln-Trebsen in Sachsen; ebenso können u. a. die Kleinbahnen gleichlaufend mit den Hauptbahnen und in deren nächster Nähe angelegt werden, da eben letztere zur Berücksichtigung des Kleinverkehrs wenig geeignet sind.

Die Leistung der Kleinbahnen übertrifft vielfach diejenige der vollspurigen Nebenbahnen, während sie für die Bewältigung des örtlichen Verkehrs des platten Landes allemal ausreicht. Nach der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts für 1889/90 bleiben von den noch nicht verstaatlichten 45 vollspurigen Nebenbahnen im Personenverkehr 35 hinter der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln und 38 hinter der Mannheim-Weinheimer Eisenbahn; im Güterverkehr 22 hinter der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln und 24 hinter der Feldabahn zurück. Wenn daher bei jenen Bahnen die Vollspur nicht durch Rücksichten auf die Landesvertheidigung oder auf den Durchgangsverkehr bedingt gewesen ist, so hätten sie durch Anwendung der Schmalspur um $^2/_3$ niedriger hergestellt werden können und würden dann durch die Sammlung des Kleinverkehrs wahrscheinlich eine erhöhte Ertragsfähigkeit erzielt haben.

Wer soll die Kleinbahnen bauen? Da die Ertragsfähigkeit der Kleinbahnen in erster Linie von ihrer billigen Herstellung abhängt, so kann der Staat nicht als geeigneter Unternehmer angesehen werden; auch dürfte der Staat an diesen kleinen, örtlichen Unternehmungen nur ein mittelbares und kein höheres Interesse haben, als an dem Ausbau der Landstrassen, den er den Provinzen und Kreisen überlassen hat. Der Privatunternehmung den Bau der Kleinbahnen zu überlassen, erscheint deshalb nicht zweckmässig, da meistens durch die Geldbeschaffung, durch den Gründergewinn, durch Mittlergebühren und Aufgeld das Anlagekapital oft um $^1/_3$ über die wirklichen Baukosten erhöht wird. In Steiermark sind diese Gründungskosten auf 25 % festgestellt worden und in Deutschland wäre nach dem Anschlag des Baurath Hostmann die Altona-Kaltenkirchener Bahn bei Ausführung durch die betreffenden Gemeinden zu 20000 ℳ für das Kilometer herzustellen gewesen, gegen 34634 ℳ unter Zuziehung eines Unternehmers. In Uebereinstimmung hiermit ist in einem Ministerialerlass an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Dezember 1891 die Konzessionsertheilung und Genehmigung der Vorarbeiten für die im Kölner Kreise zu bauenden Schmalspurbahnen an Bauunternehmer mit der Begründung abgelehnt worden, dass diese nicht als Vertreter derjenigen öffentlichen Interessen anzusehen seien, denen die Bahnen demnächst dienen sollen. Zugleich wird darin angedeutet, dass die betreffenden Gemeinden oder sonstige zur Vertretung der betheiligten Ortsinteressen berufenen Vereinigungen auch zur Stellung geeigneter Anträge und zur Bildung der etwa in Aussicht genommenen Aktiengesellschaften berufen seien. Am meisten zu empfehlen ist es daher, wenn die Gemeinden oder Provinzen, wie es in Steiermark, Schleswig und anderwärts vereinzelt geschehen ist, den Bau selbst in die Hand nehmen, wobei auch die weniger ertragreichen Linien berücksichtigt werden. Dies hat einerseits den Vortheil, dass — wie es bei der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln geschehen — der Grund und Boden billig abgetreten, die Haltestellen auf Kosten der Betheiligten angelegt, die Baumaterialien an Steinen, Mauersand usw. unentgeltlich oder billig geliefert werden, andererseits dass die Gelder zu billigem Zinsfusse beschafft, die Anwohner über den Bau, die Lage der Bahn und Bahnhöfe mitbestimmen und die Personen- und Gütertarife festsetzen können.

Wie sollen die Kleinbahnen betrieben werden? Die einfache bauliche Anlage der Kleinbahn gestattet einen einfachen zwanglosen Betrieb. Die Verwaltung der Haltestellen ist verschieden, je nachdem die Bahn nur dem Personenverkehr, oder hauptsächlich dem Güterverkehr oder beiden Verkehrsarten gleichmässig dient. Für den reinen Personenverkehr genügt das einfache Gasthaus als Warteraum, während die Zugabfertigung und der Fahrkartenverkauf vom Zugführer besorgt werden. Für den mehr entwickelten Güterverkehr, wie beispielsweise auf den Sächsischen Schmalspurbahnen hat man für die Abfertigung der Stückgüter und Wagenladungen Güteragenten angestellt, die diesen Posten meistens gegen geringe Entschädigung im Nebenamt verwalten. Auf der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn, auf denen Personen- und Güterverkehr gleich stark entwickelt sind, sind ähnlich den Postagenten Stationsaufseher bestellt, denen neben dem Betriebe der Gastwirthschaft der Fahrkartenverkauf, die Annahme, Ausgabe und Abfertigung der Güter und die bahnpolizeilichen Aufgaben auf den Stationen obliegen; die Kosten dieser Stationsverwaltung sind auch hier nicht erheblich und schwanken zwischen 50 und 300 ℳ. Während bei den meisten Deutschen Schmalspurbahnen die Bahnhofsgebäude durch die Bahnverwaltungen errichtet sind, hat man bei den genannten Schleswigschen Bahnen, sofern nicht bereits alte passende Gebäude vorhanden waren, den Bau der Haltestellen einschl. des Grunderwerbs den Gemeinden, Gutsbesitzern oder sonst betheiligten Personen überlassen. Soweit es sich nicht um die Verwaltung der Anschlussstationen handelt, ist es nicht rathsam, den Betrieb der Kleinbahn den Staatsbahnen oder grossen Privatverwaltungen zu übertragen, weil deren verwickelte und kostspielige Einrichtungen die Kleinbahn vollständig erdrücken würden. Die gesammte Verwaltung muss bei Vermeidung allen unnützen Schreibwerks möglichst einfach und leicht übersichtlich eingerichtet werden, Für 1889/90 betrugen die kilometrischen Betriebsausgaben der Deutschen Schmalspurbahnen durchschnittlich 2928 ℳ; sie waren am höchsten bei der Rappoltsweiler Strassenbahn mit 9268 ℳ, am niedrigsten bei der Ocholt-Westersteder Bahn mit 1177 ℳ.

Der privat- und volkswirthschaftliche Nutzen der Kleinbahnen. Der privatwirthschaftliche Nutzen oder die Verzinsung des Anlagekapitals ist um so höher, je grösser sich der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben stellt und je niedriger die Baukosten ausgefallen sind; für 1889/90 verzinsten die Deutschen Schmalspurbahnen ihr Anlagekapital durchschnittlich mit 3,28 %. Der volkswirthschaftliche Nutzen einer Bahn lässt sich im allgemeinen ziffermässig nur aus der Ersparniss an Fahr- und Frachtgeldern der Eisenbahnpersonen- und Güterbeförderung gegenüber derjenigen auf Landfuhrwerk berechnen; aus solcher Berechnung ergibt sich unter Zugrundelegung der Ergebnisse für 1889/90 und unter Kapitalisirung der Jahresersparniss mit 4 %, dass beispielsweise die Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln für die Landschaft Angeln im Personenverkehr ein Kapital von 5487750 ℳ und im Güterverkehr ein Kapital von 2910025 ℳ erspart. Ausser diesem zahlenmässigen Nutzen ist die Bequemlichkeit, die raschere, billigere und sichere Beförderung, die Erweiterung des Absatzgebietes für gewerbliche und landwirthschaftliche Erzeugnisse, die Steigerung der Landwerthe und die Möglichkeit der Anlage landwirthschaftlicher Gewerbebetriebe zu berücksichtigen.

Verhältniss der Anlage- und Unterhaltungskosten der Chausseen zu denjenigen der Kleinbahnen. Der kunstgerechte Ausbau der Wege als Chausseen erfordert einen ungeheuren Kapitalaufwand, der in gar keinem Verhältniss zu den von diesen Kunststrassen gebotenen Vortheilen steht. Direkten Nutzen aus den Chausseen geniesst nur der Fuhrwerksbesitzer oder derjenige, welcher aus der Frachtersparniss gegenüber der Beförderung auf dem Landwege Gewinn zieht; dagegen werden die Lasten des Baues und der Unterhaltung von der Gesammtheit getragen, so dass auch derjenige zu diesen Kosten beisteuern muss, welcher vielleicht nicht einmal einen mittelbaren Nutzen aus solchen Strassen ziehen kann. Im Gegensatz dazu hat bei der Bahn derjenige, welcher die Anlage benutzt und unmittelbar die Vortheile geniesst, auch die Kosten der Unterhaltung und Verzinsung durch Entrichtung der Fahr- oder Frachtgelder zu tragen.

Die Leistungsfähigkeit der Chausseen ist eine sehr beschränkte, da sie bei starkem Verkehr trotz sorgfältigster Unterhaltung keine Widerstandsfähigkeit besitzen; so mussten z. B. im Zuckerrübenbezirk Wesselburen in Holstein die Klinkerchausseen durch eine Kleinbahn ersetzt werden, weil die Chausseen einerseits durch den klebrigen Marschboden, der von den Aeckern durch die Landfuhrwerke auf sie geschleppt wird, aufgerollt und zerstört, andererseits durch die schweren Rüben- und Zuckerlasten in Grund und Boden gefahren wurden. Dieses Beispiel, das durchaus nicht vereinzelt dasteht, sollte genügen, um den Kleinbahnen, deren Baukosten sich im Durchschnitt nicht höher stellen, überall den Vorzug vor dem Chausseebau zu sichern in der richtigen

Erkenntniss, dass der Chausseebau abgesehen von kürzeren Verbindungs- und Zufuhrstrassen im Grunde genommen ein technischer Missgriff ist, da er Millionen zum Bau, Millionen zur Unterhaltung erfordert, aber bei der geringsten Steigerung der Inanspruchnahme seinen Dienst versagt.

Beim Bahnbau ist das Baukapital nicht verloren wie bei der Chaussee, und wenn die Bahn sich auch zunächst nur selbst erhält, wonach unter allen Umständen der Betrieb eingerichtet werden kann, so sind die Millionen, welche die Unterhaltung der Chausseen erfordert, erspart und aus diesem Gesichtspunkte betragen eigentlich die Kosten nur halb so viel als die der Chausseen. Verzinst sich jedoch das Baukapital der Kleinbahn, was bei billigem Bau und Betrieb zu erreichen ist, so erwachsen dem Lande aus dieser Anlage überhaupt keine Ausgaben, sondern es geniesst alle die grossen privat- und volkswirthschaftlichen Vortheile, welche die Chausseen gar nicht oder doch nur in sehr geringem Maasse zu bieten imstande sind.

Dies sind die Grundzüge der Darlegungen des Herrn Kuhrt; sie führen im kleinen aus, was in Nr. 17 S. 177 d. Ztg. gewissermaassen im grossen dargethan ist. Denjenigen unserer Leser, welchen es auf die zahlenmässige Begründung und die weiteren Ausführungen des vorstehenden Auszugs ankommt, können wir nur die kleine Schrift des Herrn Kuhrt zum Durchlesen empfehlen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Deutsch - Dänischer Güter-, Kohlen- und Viehverkehr. Zufolge Mittheilung der Dänischen Staatsbahnen wird am 10. März d. J. der Betrieb einer Dampffähre über den Oresund eröffnet.

Von diesem Tage ab können Güter in ganzen Wagenladungen ohne Umladung nach und von Schwedischen und Norwegischen Stationen via Helsingór - Helsingborg befördert werden. Vom gleichen Zeitpunkte an kommen bis zum Erscheinen bezüglicher Tarifnachträge im Verkehre mit der Station Helsingborg (Schweden) die für die Station Helsingór im Deutsch - Dänischen Verbande bestehenden bezüglichen Frachtsätze zur Anwendung.

Altona, den 7. März 1892. (450)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch - Norddeutscher Maisverkehr. Mit dem 15. März d. J. tritt zum Rumänisch - Norddeutschen Maistarif vom 15. Januar d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Tarifs, Einbeziehung von Stationen, anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Berlin und Bromberg, sowie Berichtigungen. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 8. März 1892. (451)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die Vorschriften über die Anwendung des Tarifs (Seite 13) werden wie folgt ergänzt:

Im Rückvergütungswege findet der Tarif unter den gleichen Voraussetzungen des Absatzes 1 a und b Anwendung für solche Sendungen, welche zwar nicht mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangt sind, deren thatsächliche Ausfuhr nach den unteren Donauländern indessen durch sonstige jeden Zweifel ausschliessende Beweisstücke (als welche beispielsweise die Original-Frachtbriefe von der Versand- bis zur Uebergangsstation und von der Uebergangsstation bis zur Bestimmungsstation oder die von den Grenz-Uebergangsstationen ausgestellten Frachtgut - Aufgaberezepisse, bezw. Duplikat - Frachtbriefe anzusehen sind) nachgewiesen wird.

Hierbei macht es keinen Unterschied, ob Stückgutsendungen oder Sendungen in Mengen von mindestens 5000 kg, aber von weniger als 10000 kg von der Deutsch-Oesterreichischen Grenzstation unverändert weiter befördert werden oder ob mehrere derartige Sendungen in dieser Grenz- oder einer anderen geeigneten, jenseits der Deutsch-Oesterreichischen Grenze gelegenen Unterwegsstation behufs Erlangung der von diesen Stationen bestehenden billigeren Wagenladungs- oder sonstiger ermässigter Frachten zu einer Ladung (Sammelgut) vereinigt werden. In letzterem Falle müssen jedoch zum Nachweis der Identität die als Beweisstücke dienenden Frachtbriefe oder Frachtgut-Aufgaberezepisse ein die einzelnen Sendungen, aus welchen die Sammelladungen gebildet sind, genau erläuterndes Verzeichniss enthalten.

München, den 7. Februar 1892. (452)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr. Theil II des Gütertarifs, Hefte Nr. 5 und 12 vom 15. Februar 1887. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Löhnberg der Kgl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 18 für Mineralwasser aufgenommen. Die Sätze sind in Abtheilung a um 0,49 ℳ, in Abtheilung b um 0,44 ℳ für 100 kg höher als diejenigen für Hanau.

München, den 6. März 1892. (453)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarife zur Ausgabe, welcher eine Ergänzung der Bestimmungen zu § 47 des Betriebsreglements, Ausdehnung der direkten Frachtsätze für Danzig Weichselbahnhof auf den Eil- und Stückgutverkehr und Aenderung der Frachtsätze für Bregenz, sowie des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 7. März 1892. (454)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag II zum Tarife zur Ausgabe, welcher neben Aenderungen von Frachtsätzen und Bestimmungen die Aufhebung des Ausnahmetarifs für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz etc., sowie eine Aenderung des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, behalten die seitherigen Frachtsätze bis zum 1. Mai d. J. Geltung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 7. März 1892. (455)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen im obenbezeichneten Verbande zur Einführung.

Derselbe enthält u. a. Neudruck des Abschnitts F — Tariftabellen — wodurch die in dem Haupttarife enthaltenen Sätze aufgehoben werden. Für die Stationen Sparkjaer und Svendstrup in Jütland kommen direkte Sätze nicht mehr zur Einführung.

Im übrigen treten durch diesen Nachtrag in den meisten Fällen nicht unbedeutende Ermässigungen ein.

Altona, den 6. März 1892. (456)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Breslau-Sächsischer Viehverkehr. Am 15. März d. J. treten für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Bauerwitz und Gross - Peterwitz einerseits und Schönfeld bei Annaberg in Sachsen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 7. März 1892. (457)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 1. März d. J. ab sind die Frachtsätze für die Stationen Berchtesgaden, Marquartstein und Staudach der Bayerischen Staatsbahnen ermässigt worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 7. März 1892. (458)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 15. Mts. treten für Stein- und Siedesalztransporte von Thiede, Station der Braunschweigischen Landeseisenbahn, nach Aachen, Stolberg und Würselen, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), Ausnahmesätze in Kraft, welche durch die betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren sind.

Hannover, den 6. März 1892. (459)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. III.)

Nr. 5. Jahrgang 1892. Berlin, am 12. März 1892

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	B	8170	1	Kiste	Stroh und Holzwolle	39	1	München C. B.	Bayerische Stsb.	Nürnberg beschr.
2	600 B	—	2	Säcke	Moorerde —	200	2	Regensburg	„	
3	B F	1929	1	Kiste	Puppen —	49	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	B & S	3300	1	„	Cigarren —	46	4	Augsburg	Bayerische Stsb.	
5	F F	—	2	Kisten	Bilder und Bettzeug	124	5	Kiel	K. E.-D. Altona	
6	G N	9056	1	Fass	leer —	11	6	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Halle-Mainz.
7	G M	5769	1	Kiste	eis. Huthaken —	17	7	„	„	
8	G R	11417	1	Oelfass	leer —	21	8	Frankfurt a/M. Ostbh.	„	
9	H B	973	1	Fass	leer —	92	9	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beschr.: „Lage“.
10	J B	193	1	Kübel	leer —	5	10	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Köln-Mainz.
11	J E u. F E	5156 13000	1	Ballen	Papierabfälle —	76	11	Banteln	K. E.-D. Hannover	beklebt: Forst-Hannover; b. Schuppenrevision.
12	K	5992	1	Kiste	leere Blechbüchsen —	42,5	12	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	Bayreuth beschr.
13	6 K oder 16 K	37	1	Sack	Sand oder Knochenmehl	97	13	München C. B.	„	
14	L	392	2	—	Matratzenrahmen —	16	14	Nürnberg C. B.	„	
15	L	—	1	Bund	Herdringe —	15	15	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
16	M G	1/2	1	Kiste	?	145	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
			1	Ballen	?					
17	N	18	1	Stück	Holzjoch —	3	17	Strassburg	Elsass-Lothring.	mit Plomben: Gebr. Kunstmühler. Esslingen.
18	P G B	—	3	Säcke	leere Säcke —	55	18	Würzburg	Bayerische Stsb.	
19	R R	563/4	2	Bund	Stahl —	64	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	R S	—	1	Oelfässchen	leer	7	20	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	
21	S	5948 49 50	4	Kisten	leer	76	21	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
22	S	27	1	Fass	leer	8,5	22	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
23	S N	—	1	„	leer —	9	23	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
24	S O G	7345	1	Sack	Sandpapier —	33	24	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
25	T T	57	1	Fass	leer —	66	25	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
26	W	—	1	Kiste	?	30	26	Neumünster	K. E.-D. Altona	
27	W L	4520 4589	2	Fässer	leer —	14	27	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Tarnowitz-Mainz.
28	W L	5	1	Fass	Spielwaaren —	22	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	Z	2	20	Blechdosen	Farbe —	120	29	„	„	
30	Z	—	2	Päcke	leere Säcke —	22 21	30	Frankfurt a/M. Ostbh.	Hessische Ludwigsb.	
B. Güter m. Adr. bez.:										
31	St. Anna	2538	1	Geb.	leer —	57	31	Kiel	K. E.-D. Altona	
32	Aschendorf Bremen Osterstr.	51 101 110	3	Stück	alte Privatdecktücher	—	32	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
33	K. Bayer. St. B.	1737	1	—	Vorhängeschloss —	—	33	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
34	G H Darmstadt	I	1	Sack	Blasen —	13	34	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
35	G. W. Driesen	I	1	Ballen	Wolle und Lumpen —	75	35	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
36	H. Haberland Bewensen	—	1	Pack	leere Säcke —	12,5	36	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
37	Friedrich Hildebrand	—	1	„	Körbe —	9	37	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. — Mainz.
38	G. Markus Neuötting	1009	1	Fass	leer —	31	38	Neuötting	Bayerische Stsb.	
39	Marstrandt	521	1	Geb.	leer —	9	39	Kiel	K. E.-D. Altona	
40	Plochberger	12	1	Sack	Betten —	9	40	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
41	Rüdenberg	—	7	Stück	Plombirleinen —	19	41	Hannover	K. E.-D. Hannover	
42	Xaver Schmidt, Kunstmühle, Freinhausen	—	1	Sack	leer Säcke —	26,5	42	Aichach	Bayerische Stsb.	
43	O. Z., Sebnitz	—	1	„	Zucker —	100	43	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
44	Trache in Schönfeld	—	1	„	Heidefutter —	25	44	Riesa	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
45	weiss	1	1	Stange	Stahl —	2	45	Zerbst	K. E.-D. Erfurt	
46	rothe	I	1	„	Flacheisen —	6	46	Nauen	K. E.-D. Altona	
47	„	I	1 Bund 9 Stangen		Eisen —	89	47	Berlin H.	„	
48	—	2	1	Ballen	Hasenfelle —	26	48	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
49	—	15	1	Pack	Pappdeckel —	—	49	Eichstätt Bhf.	Bayerische Stsb.	
50	Gepäck	444	1	Hutkarton	1 Cylinder —	?	50	Berlin L.	K. E.-D. Altona	von Schwerin.
51	—	8391	1	Fass	leer —	7	51	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Forst-Frankfurt.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
52	blau Strich	—	2	—	4 eiserne Stangen Stabeisen	23	52	Kl. Gnie	K. E.-D. Bromberg	
53	B	1	1	Ballen	Wolle —	73	53	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
54	—	—	1	—	Biegezange in Papier	0,25	54	Altona	K. E.-D. Altona	
55	—	—	1	Korb	2 l. Blechflaschen —	10	55	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
56	—	—	2	—	leere Blechkannen —	1 1	56	Frankfurt a/M. Ostb.	„	bez. von Kitzingen.
57	—	—	14 5 2	— — —	dünne Bretter starke Bretter Ballons	110	57	Arnstein	Bayerische Stsb.	
58	—	—	7	—	lose Bretter verschiedener Länge	—	58	Kl. Cammin	K. E.-D. Bromberg	
59	—	—	52	Stück	Bretter —	150	59	Messinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
60	—	—	1	—	Brett, etwa 8 m lang	—	60	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
61	—	—	1	—	eiserner Brustbaum	—	61	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
62	—	—	1	Bund	Eisenrohr —	23	62	Hof	„	
63	—	—	1	„	Eisentheile —	8	63	Zabern	Elsass-Lothring.	
64	—	—	2	—	leere Erdölfässer —	63	64	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
65	—	—	1	Ballen	Essigsäure —	79	65	Harburg	K. E.-D. Hannover	
66	—	—	1	Fass	leer —	37,5	66	Hainholz	„	auf der Rampe gef.
67	—	—	1	Bürde	Flacheisen —	28	67	Metz	Elsass-Lothring.	
68	—	—	1	Bund in Stroh	leere Flaschen —	6	68	Minden	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	1	Geb.	leer —	17	69	Kiel	K. E.-D. Altona	
70	—	—	13	Stück	Grubenholz —	—	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	am 30. Jan. 92 auf einen leeren Güterwagen gef.
71	—	—	1	Rolle	Gummi —	28	71	Fürstenberg a/O.	K. E.-D. Berlin	
72	—	—	3	Beutel	grobkörn. Jagdschrot	30	72	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	Bund	Leitungs- bezw. Knierohr	20	73	Bamberg	Bayerische Stsb.	
74	—	—	1	Packet	Messingplättchen —	4	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	lagert längere Zeit in Nürnberg.
75	—	—	1	Ballon	Muskatwein —	76	75	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
76	—	—	2	Stück	eis. Ofendeckel —	5	76	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	1	Petroleumfass	leer —	33	77	Finkenheerd	K. E.-D. Berlin	am 14. Jan. 92 auf d. Strecke b. Ziltendorf gef.
78	—	—	1 1	— —	gusseis. Platte — eis. Platte —	75 4,5	78	Neuötting Gundelfingen	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lagerort: Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
79	—	—	1	—	altes Privatdecktuch	—	79	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
80	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel	25	80	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	2	—	alte Schienenstühle für Rollbahnen	—	81	Grafing	Bayerische Stsb.	
82	—	—	1	Korb	Spaten	53	82	Mindelheim	„	
83	—	—	1	Kollo	Tau, getheert u. neu	25,5	83	Ottersberg	K. E.-D. Hannover	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Deutsch-Niederländischer Verbandsgütertarif, Heft 1, 2 und 4. Am 15. d. M. wird die Station Grouw-Irnsum der Niederländischen Staatsbahn in den für den Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Magdeburg eingerichteten Ausnahmetarif für Holz aufgenommen. Ferner wird für die Verkehrsbeziehung Weissenfels-Naarden-Bussum im Spezialtarif III ein Frachtsatz von 1,49 ℳ für 100 kg eingeführt. Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Elberfeld, den 4. März 1892. (460)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ermässigung der Eilgutfrachten im Verkehr mit der Französischen Nord- und Westbahn. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab tritt eine Ermässigung der im Deutsch-Französischen Gütertarife, Hefte I u. II vom 1. Januar 1883, im Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischen Gütertarife vom 1. Februar 1880 bezw. 1. Februar 1881 und im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Gütertarife vom 1. Februar 1880 enthaltenen Eilgutfrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betr. Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der Unterzeichneten.

Köln, den 10. März 1892. (461)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Die Stationen Oberhagen und Schwelm des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab mit ermässigten Frachtsätzen in den im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 20 für Schwefelsäure in Kesselwagen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 9. März 1892. (462)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Verkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Hornviehverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen. Aufhebung von Taxen. Mit 1. Juli 1892 treten die Frachtsätze für die Stationen Mohács und Nemet-Boly (Deutsch-Boly) der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, enthalten in den nachfolgend bezeichneten Tarifen, ohne Ersatz ausser Kraft, u. zw.:

I. Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger und Oesterr.-Ungar.-Lindauer Verkehr:
1. in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide etc., vom 1. Juni 1891,
2. in den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Wein und Spiritus, vom 1. Oktober, bezw. 1. November 1886;

II. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband:
im Tarife, Theil III, 2. Heft, vom 1. April 1891;

III. Oesterreichisch-Ungarisch-Französicher Eisenbahnverband:
im Tarife, Theil III, 2. Heft, vom 15. April 1891;

IV. im Spezialtarife für die Beförderung von Hornvieh von Oesterreichisch-Ungarischen Stationen nach Bregenz, Buchs, St. Margrethen, vom 1. März 1886.

Wien, am 8. März 1892. (463)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Bein- und Steinnüsse treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Stauding	1,32 ℳ
Zauchtl	1,43 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Stauding	1,27 ℳ
Zauchtl	1,38 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Stauding	1,61 ℳ
Zauchtl	1,72 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 % Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 7. März 1892. (464)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. April 1892 tritt ein Nachtrag II zu dem ab 1. Mai 1891 gültigen Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr in Wirksamkeit. Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. Oesterr. Währ. per Stück bezogen werden.

Wien, am 5. März 1892. (465)

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrages. Mit 1. April 1892 tritt zu den Verbandstarifen für Wein und Spiritus, Theil V, 2. Heft, vom 1. Mai 1890, der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält:
1. die Aufnahme der Station Budafok als Reexpeditionsstelle,
2. die Aufhebung der Taxen für die Stationen Mohács und Német-Boly (Deutsch-Boly) (mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892),
3. Abänderungen, bezw. Ergänzungen des Kilometerzeigers,
4. Abänderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. März 1892. (466)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Aenderung des Kurs-standes. Vom 1. April 1892 bis auf weiteres treten hinsichtlich der Anwendung der „Kursdifferenzen“ in den obbezeichneten Eisenbahnverbänden folgende Bestimmungen in Kraft:

A. Es werden die Kursdifferenzen im einfachen Betrage von den Frachtsätzen abgezogen:
a) im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verbande:
Tarif, Theil III, 2. Heft, vom 1. Juni 1891;
b) im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbande:
Tarif, Theil III, 2. Heft, vom 1. April 1891.
Tarif, Theil III, 3. Heft vom 1. Januar 1891,
Tarif, Theil III, 4. Heft vom 1. Januar 1891.

B. Es werden die Kursdifferenzen unberücksichtigt gelassen und finden die mit e bezeichneten Frachtsätze Anwendung:
im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn-Verbande:
Tarif, Theil III, 1. Heft, vom 1. Oktober 1889.

Wien, am 4. März 1892. (467)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Anwendung der Kursdifferenz-Beträge. Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 bis auf weiteres werden im vorbezeichneten Eisenbahnverbande
1. hinsichtlich des Tarif-Theiles III, Heft 1 (gültig vom 15. November 1890)

nebst Nachtrag I die Kursdifferenz-Beträge unberücksichtigt gelassen, so zwar, dass die Frachtsätze der Abtheilung c ohne Modifizirung Anwendung finden;

2. hinsichtlich des Tarif-Theiles III, Heft 2 (gültig vom 15. April 1891) nebst Nachtrag I, einschliesslich der besonderen Frachtsätze für Mehl etc., die Kursdifferenzen in einfachem Betrage von den Frachtsätzen abgezogen.

Wien, am 5. März 1892. (468)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

2. Verdingungen.

Main-Neckar - Eisenbahn. Es soll die Lieferung von

1. 10 Personenwagen III. Klasse,
2. 6 Gepäckwagen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote auf beide Theile oder auf einen Theil der Lieferung, enthaltend den Preis für einen Wagen und die möglichst kurz zu bemessende Lieferungszeit, sind bis zum

27. März 1892, Vorm. 10 Uhr

mit der Aufschrift „Lieferung von Personen- und Gepäckwagen“ an uns einzusenden.

Zur angegebenen Zeit wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Eröffnung der Angebote stattfinden, welcher die Einsender beiwohnen dürfen.

Zeichnungen und Bedingungen für die zu 1 und 2 sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ für jeden Theil von unserem Sekretariat zu beziehen.

Für die Personenwagen III. Kl. gelten im wesentlichen die Zeichnungen und Bedingungen der durch unsere Bekanntmachung vom 9. Juli 1890 ausgeschriebenen gleichartigen Wagen.

Für den Zuschlag wird eine Frist von 14 Tagen vorbehalten.

Darmstadt, den 7. März 1892. (469)

Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Die Württ. Eisenbahnverwaltung hat die Lieferung des Bedarfs an Radreifen, Achsen, Tragfedern, Spiralfedern, Schmiedetheilen aus Tiegelstahl und aus Flussstahl und an Radkörpern für das Rechnungsjahr 1892/93 zu vergeben.

Die Bedarfszusammenstellung, technischen Vorschriften und Zeichnungen liegen beim maschinentechnischen Büreau hier zur Einsichtnahme auf oder können auf schriftliches Ansuchen von dieser Stelle gegen eine Entschädigung von 1,50 ℳ für sämmtliche Gegenstände und von 30 ₰ für nur einen Gegenstand bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben wollen bis Sonnabend, den 19. März 1892, Mittags 12 Uhr mit der Aufschrift: „Lieferung von Achsen, Radreifen usw.“ versehen, verschlossen bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote wird am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr stattfinden.

Stuttgart, den 3. März 1892. (470)

Königl. Generaldirektion.

Die Lieferung von Zwölf bis Fünfzehn Millionen unbedruckter Fahrkarten soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermine, den 28. April d. J., Vorm. 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzureichen. Der Zuschlag wird binnen 14 Tagen ertheilt. Die Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger“ Nr. 61 vom 11. März 1891 bekannt gemacht. Die besonderen Lieferungsbedingungen, sowie Bietungsmuster sind auf portofreien Antrag von unserer Verkehrskontrole I hierselbst, Bahnhofsstrasse 24 bis 28, kostenfrei zu beziehen. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 7. März 1892. (471J)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Offene Stellen.

Offene Werkmeisterstelle. In unserer hiesigen Hauptwerkstatt ist die Stelle eines Werkmeisters neu zu besetzen. Gehalt 2 400 bis 3 200 ℳ Dienstwohnung gegen 260 ℳ Miethe.

Geeignete Bewerber wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, sowie unter Angabe des Zeitpunktes des möglichen Dienstantrittes bei uns melden. Erfordert wird, dass der Bewerber die Qualifikation als Lokomotivführer erworben hat und zur Ablegung der Preussischen Werkmeisterprüfung für Lokomotiv- und Wagenbau befähigt ist. Wirklich erfolgte Ablegung dieser Prüfung ist erwünscht.

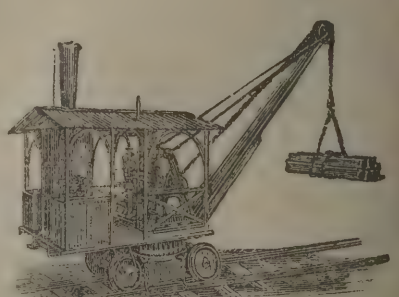
Lübeck, den 7. März 1892. (472)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 22. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. März 1892.

Inhalt:

Zur Reform der Güterbeförderung.
Ueber die Vorbildung der Eisenbahnbeamten.
Aus dem Deutschen Reich:
Mitteleuropäische Zeit.
Preussische Staatseisenbahnen:
Entfernung beschmutzter Anschläge usw. in Personenwagen.
Veröffentlichung von Tarifänderungen.
Aus dem Sächsischen Landtage.
Betriebseröffnungen.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Vorarbeiten.
Aenderung von Stationsnamen.
Main-Neckarbahn.
Prignitzer Eisenbahn.
Gesetzentwurf, betreffend die Bahnen unterster Ordnung.
Durchgehender Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Schweden-Norwegen.
Refaktien in Oesterreich.
Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Stettiner Strassenbahn.
Rechtsschutz-Verein Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten.
Die Dänischen Eisenbahnen im Jahre 1890/91.
Aus Italien:
Eröffnung. Betrieb. Statistik.
Aus England:
Die elektrischen Untergrundbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Verkehrsstörungen.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Reform der Güterbeförderung.

Der Verfasser obigen Aufsatzes in Nr. 19 S. 199 d. Ztg. spricht von Lokomotiven der Württembergischen Bahnen, welche zwar noch nicht im Betriebe stehen, sich jedoch im Baue befinden.

Hinsichtlich der vorliegenden Besprechung ist sachbezüglich folgendes zu berichtigen:

Es ist unrichtig, dass für diejenigen Württembergischen Linien, welche lange und starke Steigungen haben, auf denen die Güterzüge regelmässig mit 2—3 Güterzuglokomotiven gefahren werden müssen, weniger Berechtigung zur Anwendung starker Lokomotiven vorhanden sein soll, als für die Gotthardbahn.

Es ist unrichtig, dass diese Lokomotiven von 100 t Gewicht auch auf wechselnden Steigungen einen grösseren Transportaufwand an Kohlen usw. erfordern als andere; sie erfordern vielmehr einen geringeren derartigen Aufwand als die 2 Güterzuglokomotiven von 120—130 t Gesammtgewicht, an deren Stelle sie fahren.

Es ist unrichtig, dass der Mehrunterhalt einer solchen Lokomotive auch nur annähernd soviel beträgt, als derjenige für eine zweite Lokomotive, welche durch erstere gleichzeitig ersetzt wird.

Es ist unrichtig, dass für das Verstellen von Wagen (das übrigens für diesen Dienst wenig in Betracht kommt) die Lokomotive sich schlechter eignet als 2 Güterzuglokomotiven; sie wird sich infolge ihrer speziellen Einrichtungen sogar viel besser zu diesem Zwecke eignen.

Es ist unrichtig, dass die Lokomotive wegen ihres Gewichtes, das 20—30 % geringer ist, als dasjenige der Lokomotiven, die sie zu ersetzen bestimmt ist, die Oberbauunterhaltung vertheuern muss; wegen des geringeren Gewichtes, ruhigen Ganges selbst bei höheren Geschwindigkeiten und wegen ihres gelenkigen Laufes muss vielmehr das Gegentheil eintreten.

Es ist unrichtig, dass diese Lokomotive hinsichtlich des Reparaturstandes gegenüber von 2 Güterzuglokomotiven, welche durch sie ersetzt werden, sich ungünstiger stellt, da überhaupt viel weniger Theile bei ersterer vorhanden sind, als bei letzteren 2 Lokomotiven nebst ihren 2 Tendern.

Es ist unrichtig, dass der Kessel wegen mangelnden Raumes nicht vortheilhaft ausgebildet werden kann, indem einmal eine Raumbeschränkung gar nicht vorhanden ist und das andere Mal für das in Betracht fallende Brennmaterial ein besonderes Ausbildungsbedürfniss gar nicht vorliegt.

Ob hiernach richtig ist, dass diese Lokomotiven, welche befähigt sind, auch mit grösseren Geschwindigkeiten als die Güterzuglokomotiven, und mit grösseren Zugbelastungen zu verkehren, den wahren Fortschritt hemmen, mag der sachlichen Beurtheilung des Lesers überlassen bleiben.

Stuttgart, den 10. März 1892. A. Klose.

Der fragliche in Nr. 19 abgedruckte Aufsatz gibt die Anschauungen des als eine Autorität in der Maschinentechnik anerkannten Verfassers in betreff dessen, was zur Reform der Güterbeförderung geschehen sollte, wieder. Wenn derselbe bei dieser Erörterung kurz die Bedenken erwähnt, welche er als Techniker gegen die Konstruktion schwerer und komplizirter Lokomotiven hegt, so glaubten wir diese rein sachlichen und in keiner Weise persönlich gehaltenen Ausführungen nicht

zurückweisen zu dürfen, da die Vereinszeitung für die sachliche Kritik bestehender Betriebseinrichtungen Raum geben soll.

Der Herr Verfasser der vorstehenden Entgegnung stellt nun, ohne sich auf eine eingehende Erörterung einzulassen, apodiktisch die Behauptung auf, dass alles, was in dem Aufsatz der Nr. 19 über die fraglichen Lokomotiven gesagt ist, unrichtig sei. Wir glauben, dass eine gründliche und umfassende Erörterung dieser rein technischen Frage nur mittelst ausführlichen Eingehens auf viele technische Details durchgeführt werden kann und sehen hierfür das technische Organ des Vereins als geeigneter an, wie die Vereinszeitung. Auch glauben wir, dass es zweckmässig wäre, zunächst erst abzuwarten, wie die in Rede stehenden Lokomotiven sich im praktischen Betriebe bewähren und dann gestützt auf thatsächliche Ergebnisse auf die Sache zurückzukommen. Wir stimmen deshalb den Schlussworten des Herrn Ober-Baurath Klose gern bei, dass diese Angelegenheit einstweilen „der sachlichen Beurtheilung unserer Leser überlassen bleiben möge".

Die Redaktion.

Ueber die Vorbildung der Eisenbahnbeamten.

Meine kleine Studie über den „Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe", welche im vergangenen Jahre an dieser Stelle zum Abdrucke gelangte (Nr. 86, S. 815—817), hatte zu meiner lebhaften Freude den von mir gewünschten Erfolg: sie führte zu einer mehrfachen Erörterung der angeregten Frage. In Nr. 3, ferner in Nr. 8 bezw. Nr. 10 und Nr. 13 des gegenwärtigen Jahrganges haben sich zwei Autoren in äusserst sachkundiger und eingehender Weise über dieselbe ausgesprochen und haben übereinstimmend mit mir betont, dass die derzeitige Vor- und Ausbildung der Eisenbahnbeamten den erhöhten Anforderungen des Eisenbahnbetriebes an letztere nicht mehr vollkommen entspricht. Beide Verfasser haben jedoch aus dem Umstande, dass ich mich mit der praktischen Ausbildung der Beamten nicht speziell befasste, die Schlussfolgerung abgeleitet, dass ich auf dieselbe keinen Werth lege. Dies ist nicht der Fall. Ich erlaube mir, gleichzeitig auch zur innigeren Anknüpfung der weiterhin zu entwickelnden Anschauungen, in sehr gedrängter Darstellung den Gedankengang meiner Abhandlung zu wiederholen.

Ich habe zunächst auf die Ursachen hingewiesen, welche allmählich zu einer Verminderung der Werthschätzung der Individualität im Eisenbahnbetriebe führten, und habe zu beweisen versucht, dass die Betriebssicherheit, aber auch nicht minder die gesammte ökonomische und zweckentsprechende Abwickelung des Eisenbahnbetriebes eine angemessene individuelle Ausbildung der Beamten verlange. Um dieses Ziel zu erreichen, ist in erster Linie eine fachliche, schulgemässe Vorbildung, wie sie heute die Handwerker, Handelsleute, Gewerbetreibenden usw. geniessen, zweifellos erforderlich. „Auch wir halten" — so schloss ich meine Studie, und ich erlaube mir, diesen Schluss wörtlich anzuführen, um eben darzuthun, dass ich die schulgemässe Vorbildung nicht einseitig als „allein seligmachend" hinstelle — „auch wir halten verlässliches Können für unbedingt nothwendig, doch glauben wir eben, dass ein solches Können nur bei entsprechender fachlicher Vorbildung gewonnen werden kann. Ohne ein auf solcher Basis beruhendes Können wird der Beamte zur todten Maschine, welche in dem Augenblicke versagt, wo höhere Anforderungen, als die alltäglichen, an sie gestellt werden; ohne ein solches Können wird niemals die Individualität der Beamten wachgerufen werden, welche gerade in Momenten der Gefahr unerlässlich ist — wie vollkommen auch immerhin die Instruktionen ausgebildet sein mögen." Ich halte eben die fachliche Vorbildung als die beste Grundlage für eine gediegene praktische Ausbildung, stehe demnach — so glaube ich wenigstens — mit dem Verfasser der in Nr. 8 begonnenen Artikelserie, Herrn T....., auf dem gleichen Standpunkte.

Dass diese Anschauung übrigens sich mehr und mehr in ziemlich energischer Weise Bahn bricht, dafür zeugen einige Thatsachen, die ich nicht unerwähnt lassen möchte. Die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen wählen in jüngster Zeit z. B. die Bahnaufseher und Lokomotivführer aus den Kreisen der Gewerbeschüler; sie suchen die Techniker für den Verkehrsdienst zu gewinnen und bevorzugen für gewisse höhere Posten jene Beamten, welche die Eisenbahn-Fachschule — eine trotz ihrer grossen Verdienste allerdings sehr unzulängliche Institution — besucht haben. Wenn auch alle diese Anstalten nicht jene Vorbildung bieten, welche wir im Auge haben, so bilden sie die jungen Leute doch in solcher Weise, dass dieselben auch etwas höheren Anforderungen entsprechen können. An der technischen Hochschule zu Lemberg wurde vergangenes Jahr eine Lehrkanzel für Eisenbahnbetrieb geschaffen; in Rom besteht zur Zeit eine staatlich subventionirte Eisenbahnschule, welche den Zweck verfolgt, allen jenen, die sich dem Verkehrsdienste im engeren Sinne des Wortes widmen wollen, Gelegenheit zur Erlangung einer tüchtigen Vorbildung zu bieten; in Frankreich befasst man sich laut einer Erklärung des Ministers der öffentlichen Bauten seit den letzten grossen Eisenbahnunfällen ernstlich mit der Frage einer besseren Ausbildung der Beamten. In der „Zeitschrift des Ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins" wurde kürzlich ebenfalls darauf hingewiesen, dass es nothwendig ist, die Intensität der Arbeitsleistung der künftigen Beamten zu vergrössern, was nur durch höhere Bildung, mehr Wissen und durch das Heben des geistigen Niveaus möglich sei; es wurde hierbei speziell die Bildung von Fachingenieuren durch entsprechende Reorganisation der technischen Hochschule in Budapest — der einzigen Schule dieser Art in Ungarn — angeregt. Ganz besondere Aufmerksamkeit verdient aber die am 1. August 1891 erfolgte Gründung einer Eisenbahnschule in Biel als integrirenden Bestandtheil des Westschweizerischen Technikums in dieser Stadt. Ueber die Entstehung dieser Schule äussert sich ein Vortrag, welchen Herr Kopp in dem „Schweizerischen Eisenbahn-Beamtenverein" zu Freiburg gehalten hat, folgendermaassen:

> „In der Schweiz wurden die Eisenbahn-Betriebsbeamten bis jetzt ausschliesslich auf dem Wege der Praxis herangebildet. Man ist jedoch zu der Ueberzeugung gelangt, dass dieses System der Heranbildung auch für die Schweizer Verhältnisse nicht mehr genügt. Es ist zwar damit nicht gesagt, dass auf dem Wege der Praxis nicht auch tüchtige Angestellte herangebildet werden können, besonders wenn die dazu bestimmten Leute die nöthigen persönlichen Eigenschaften besitzen. Allein in der Regel gestattet ihnen die Art und Weise, wie sie instruirt werden, nicht, sich in der gewünschten Zeit so weit in den Dienst einzuarbeiten, dass sie dann den an sie gestellten Anforderungen Genüge leisten können. Es werden gewöhnlich junge Leute im Alter von 16 Jahren, wie sie sich gerade präsentiren, nachdem sie ein kurzes Examen in Bezug auf geistige und körperliche Tauglichkeit bestanden haben, angenommen, auf eine Station plazirt, dort einige Zeit beschäftigt und dann mangels an älteren Angestellten zu verantwortungsvollen Stellen herangezogen. In gleicher Weise wird bei der Heranbildung des Zugpersonals verfahren. Auf diese Weise erhalten die Eisenbahnen ein qualitativ ungenügendes Personal. — Die Jura-Simplonbahn mit ihrem ausgedehnten Netze, welche jährlich etwa 300 neue Angestellte nachziehen muss, befasste sich schon seit einiger Zeit mit dem Gedanken der Gründung einer Eisenbahnschule. Als dann letztes Jahr die Stadt Biel das Westschweizerische Technikum gründete, benutzte die Direktion der Jura-Simplonbahn diese Gelegenheit und trat mit den Behörden dieser Stadt zur Errichtung einer Eisenbahnschule an genannter Anstalt in Unterhandlung. Es kam zu einer Verständigung, die dahin führte, dass die Bieler Behörden die Gründung der Eisenbahnschule von sich aus und auf eigene Rechnung an die Hand nahmen. Nachdem die Finanzirung geregelt war, was durch Subventionen des Bundesrathes, des Kantons

Bern, der Jura-Simplonbahn und der Gemeinde Biel erreicht worden ist, konnte am 1. August v. J. die Schule eröffnet werden."

In meiner wiederholt erwähnten Abhandlung habe ich mich über den Umfang der anzustrebenden fachlichen Vorbildung der Eisenbahnbeamten nicht ausgesprochen; es ist dies eine Frage, die sich allgemein nicht wohl behandeln lässt, denn ihre Lösung steht in sehr innigem Zusammenhange mit der Organisation des Beamtenkörpers, welche nicht allein in den einzelnen Ländern, sondern selbst bei den einzelnen Bahnen jedes Landes oft sehr verschiedenartig ist; sie steht ferner in sehr innigem Zusammenhange mit der Qualität und in gewissem Sinne auch mit der Quantität der Individuen, welche sich dem Eisenbahnberufe zuwenden, aus denen sich also das Bahnpersonal erneuern muss. In Oesterreich liegen in diesen Beziehungen die Verhältnisse wesentlich anders, als etwa in Preussen, und ich habe deshalb auch zur Vermeidung etwaiger Einwendungen schon in meiner ersten Abhandlung betont und wiederhole auch hier, dass ich zunächst nur die Verhältnisse in Oesterreich, die mir ja bekannt sind und mit denen ich vertraut bin, im Auge habe. Es lassen sich deshalb auch die sachgemässen und gediegenen Vorschläge des Herrn T., der ausschliesslich die Verhältnisse in Preussen zur Grundlage derselben gemacht hat, nicht so ohne weiteres auf die Verhältnisse in Oesterreich übertragen

Für letztere dürfte die Organisation der Arbeitstheilung bei den Oesterreichischen Staatsbahnen in der Zukunft wohl maassgebend sein. Ich möchte daher die vornehmsten Grundzüge derselben, soweit deren Kenntniss für die vorliegende Frage nothwendig erscheint, kurz erwähnen. Die gesammte centrale Leitung obliegt der Generaldirektion, welche aus sechs Fachabtheilungen gebildet ist und zwar aus der Fachabtheilung I für den administrativen Dienst, wie allgemeine Personalangelegenheiten, Sekretariats- und Oekonomatsangelegenheiten, Angelegenheiten der Humanitätsfonds, Sekretariatsangelegenheiten, Rechtsangelegenheiten, Hilfsämter; aus der Fachabtheilung II für den Bahnerhaltungsdienst, Fachabtheilung III für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, Fachabtheilung IV für den Verkehrsdienst, zu welchem auch die Fahrordnungserstellung, die Personentarifangelegenheiten, der Reklamationsdienst usw. gezählt werden, aus der Fachabtheilung V für den kommerziellen Dienst, der auch die Frachtermässigungsangelegenheiten, kommerzielle Studien usw. umfasst, und schliesslich aus der Fachabtheilung VI für den Kontroldienst. Der Generaldirektion unterstehen sodann die Betriebsdirektionen für die einzelnen Linienbezirke, in welche das ganze Netz der Staatsbahnen getheilt ist; bei ihnen sind die verschiedenen Arbeiten in gleicher Weise wie bei der Generaldirektion einzelnen Fachabtheilungen zugewiesen. Man sieht also, dass die einzelnen Geschäfte in ganz bestimmt umgrenzten Abtheilungen gleichsam bis zur höchsten Instanz — wenn ich mich dieses Ausdruckes bedienen darf — durchgeführt werden. Der „administrative Dienst" betrifft — mit Ausnahme der Rechtsangelegenheiten — eigentlich ganz allgemeine Angelegenheiten, welche mit dem speziellen Eisenbahndienste nur in einem gewissen nebensächlichen Zusammenhange stehen. Die Juristen spielen nicht jene grosse, übermässig einflussreiche Rolle, welche ihnen nach den allgemeinen Klagen Deutscher Fachblätter bei den Staatsbahnverwaltungen in Preussen, Sachsen usw. zuzufallen scheint; sie dienen fast bei allen Bahnen Oesterreichs, gerade in jener Weise, welche Herr T. als wünschenswerth bezeichnet, in beschränkter Zahl als Rechtsbeistände und zwar nur als solche; dass einzelne andere Posten lediglich Juristen vorbehalten seien, ist nicht der Fall.

Nach drei Hauptrichtungen hin gliedert sich also der gesammte Dienst im Eisenbahnbetriebe und für diese drei Hauptrichtungen: für den kommerziellen und finanziellen, für den technischen und für den Verkehrsdienst wäre demnach auch eine geeignete fachliche Vorbildung anzustreben. Je nach der höheren oder niederen Stellung, welche erreicht werden soll, wäre diese Vorbildung eine mehr oder minder intensive und umfassende, wäre sie in grösserem oder kleinerem Maasse durch eine allgemeine Bildung zu ergänzen und wäre sie in höherem oder geringerem Grade auf wissenschaftliche Grundlage zu stellen. Diesen Forderungen kann meines Erachtens nach — wie ich dies schon in meiner ersten Abhandlung angedeutet habe — am besten und wirksamsten durch eine angemessene Erweiterung bestehender Schulen entsprochen werden. Herr T. ist diesem Vorschlage, soweit er die Hochschulen betrifft, mit dem Einwande entgegengetreten, dass ein derartiges Fachstudium ohne Nachtheil für die eigentlichen Aufgaben dieser Schulen kaum zu ermöglichen sein dürfte. Ich muss ganz offen aussprechen, dass ich in der Einführung neuer Disziplinen, welche mit dem Eisenbahnbetriebe im weitesten Sinne des Wortes in Zusammenhang stehen, wie Eisenbahnrecht, Eisenbahngesetzeskunde, höhere Tariflehre, eisenbahnkommerzielle Studien, Eisenbahntechnologie, Eisenbahngeschichte, Bahnerhaltung, Zugförderung, Mechanik des Zugverkehres, Lokomotiv- und Wagenbau, Signalwesen usw. an den Universitäten bezw. den technischen Hochschulen durchaus keine Benachtheiligung der eigentlichen Zwecke dieser Lehranstalten erblicken kann. „In unserer Kultur", sagt Egon Zöller in seinem vortrefflichen Werke über die Universitäten und technischen Hochschulen, „stellen die Hochschulen gleichsam die Brücke zwischen Wissenschaft und Leben dar, durch welche dieselben miteinander in steter fruchtbringender Wechselwirkung stehen." Darum erscheint es mir geradezu als Aufgabe der Hochschulen, jene Wissenschaften zu pflegen, auf denen das mit dem Leben der Völker und der Einzelnen so überaus eng verbundene Eisenbahnwesen beruht. Ich kann mich überhaupt für die Gründung einer besonderen Eisenbahnakademie, wie Herr T. sie befürwortet, durchaus nicht begeistern; ich stehe hier ganz auf dem Standpunkte Zöller's, welcher für die Vereinigung der Akademien mit den grossen Hochschulen eintritt, „um die auf den Akademien bisher gepflegten Fachwissenschaften in die zu ihrer Entwickelung nothwendige Berührung und Verbindung mit den übrigen, namentlich mit den allgemeinen Wissenschaften zu bringen. Die aus dieser Vereinigung erwachsende Anregung und Neubelebung wird in vielfachem Maasse den Verlust an Selbständigkeit ersetzen." Hierbei darf auch eines anderen wichtigen Punktes nicht vergessen werden. Die Schaffung einer einzigen neuen Schule wird jedenfalls wesentlich mehr Kosten verursachen, als die Erweiterung einer schon bestehenden Hochschule; es können demnach mit dem gleichen materiellen Aufwande mehr Pflegestätten der „Eisenbahnwissenschaft" ins Leben gerufen, also die eigentlichen Zwecke in höherem Grade erreicht werden.

Für die Heranbildung der Verkehrs-, der kommerziellen und der finanziellen Beamten mittleren Ranges wären die Handelsschulen, die Gymnasien und Realschulen, welch letztere Schulen namentlich schon jetzt die grösste Zahl dieser Beamten liefern, die geeigneten Bildungsstätten. Im Anschlusse an diese Schulen wäre der entsprechende fachliche Eisenbahnkurs einzurichten. Die Lokomotivführer, die Bahnaufseher (gleich den Deutschen Bahnmeistern) und die Werkführer könnten in bester Weise durch die zweckmässig zu erweiternden Maschinenbau- und Baugewerkschulen für ihren künftigen Beruf vorbereitet werden. Für die Kondukteure, namentlich der Personenzüge, für die Wagen- oder Rangirmeister, für die Expeditionsbeamten kleinerer Stationen wäre eine, wenn auch bescheidene Vorbildung, die schon ihre künftige Thätigkeit im Auge hat, immerhin wünschenswerth; sie könnte vielleicht durch eine entsprechende Organisation der „Bürgerschulen", die gleichsam eine Art höherer Volksschulen repräsentiren und derzeit zumeist eine angemessene Vorbildung für Gewerbetreibende zu bieten bestrebt sind, erreicht werden.

Für Weichen- und Streckenwächter, Partieführer usw. genügt eine gute Volksschulbildung, aber eine solche wäre auch unter allen Umständen strenge zu fordern.

Was nun die Wissenschaften anbelangt, welche diese Vorbildung zu umfassen hätte, bezw. den Umfang, in welchem sie zu lehren sind, so ist eine gründliche, der Praxis möglichst entsprechende Lösung dieser Frage für einen einzelnen und noch dazu in dem mehr oder minder engen Rahmen einer Zeitschrift kaum möglich, sie erfordert bezüglich jeder einzelnen Berufsrichtung einen Fachmann, der in der Lage ist, das nothwendige Maass des Wissens zu erringen und zu bestimmen; sie wäre demnach eine Aufgabe für eine Art Kommission, bestehend aus Fachmännern der einzelnen Eisenbahngeschäftszweige. Und auch dann noch würde mit der ersten That gewiss nicht das Ziel erreicht sein, die Erfahrung nur würde allmählich die rechten Pfade weisen — wie dies bei der Ausbildung und Entwickelung aller Schulen bisher der Fall gewesen ist und auch in Zukunft noch der Fall sein wird. Dass gewisse Kenntnisse aus der Eisenbahntechnologie, der Eisenbahngesetzes- und Eisenbahnrechtskunde, aus der Eisenbahngeschichte und Eisenbahngeographie für jeden Beamten, natürlich in dem seiner künftigen angestrebten Stellung entsprechenden Ausmaasse, unbedingt nothwendig sind, lässt sich wohl nicht bestreiten, ausser man stellt sich überhaupt auf den Standpunkt, dass für den Eisenbahnbeamten Schreiben, Lesen und Rechnen neben der Kenntniss der Instruktionen vollauf genügen. Die Festhaltung dieses Standpunktes wäre aber sicher nicht geeignet, das Ansehen des Eisenbahnbeamten und seines Berufes zu heben und zu fördern. Und doch — meine ich — gibt es ein intensives Pflichtbewusstsein, eine innige Freude, Lust und Liebe zum Berufe nur dann, wenn der Beamte von der Bedeutung desselben für den allgemeinen Kulturfortschritt überzeugt ist, und wenn er weiss, dass diese Ueberzeugung auch ausserhalb seines Berufskreises getheilt wird. Je geringer das Wissen, um so beschränkter der Gesichtskreis, um so unvollkommener die persönliche Entwickelung — um so mehr wird jeder einzelne eine Maschine. Sehr treffend sagt Kopp in dem oberwähnten Vortrage über die Eisenbahnschule zu Biel:

„Auch in moralischer Beziehung wird die Eisenbahnschule für den Stand der Eisenbahnbeamten vortheilhafte Wirkungen im Gefolge haben. Das Publikum wird, im Bewusstsein, mit Leuten zu verkehren, die einen höheren Grad von Bildung erhalten haben, denselben mehr Achtung zollen. Es ist nicht zu verkennen, dass in jüngster Zeit infolge der wiederholt vorgekommenen bedauernswerthen Eisenbahnkatastrophen das Personal im allgemeinen beim Publikum an Zutrauen verloren hat. Dieses Zutrauen muss wieder gewonnen werden. Die Gründung der Eisenbahnschule ist in den Kreisen des Publikums allgemein begrüsst worden, weil es darin eine Maassregel zur Hebung der Verkehrssicherheit erblickte."

Der Lehrplan dieser Schule in Biel gewährt an und für sich einige interessante Anhaltspunkte über die eben erörterte Frage, weshalb ich mir erlaube, denselben in Kürze anzudeuten. Das Programm der genannten Anstalt sieht folgende Beamtenkategorien vor:

Gruppe I: Expeditionsbeamte, Kondukteure, Rangirmeister, Wärtervorstände, Lokomotivheizer, Vorarbeiter usw.

Gruppe II: Aspiranten für den Centraldienst, für den höheren Stationsdienst (Kassenbeamte, Güterexpedienten, Souschefs, Vorstände), Zugführer, Bahnmeister, Lokomotivführer usw. Als Aufnahmebedingung wird die erfolgreiche Absolvirung einer staatlichen Primär- oder Volksschule oder mindestens zweijähriger Besuch einer Sekundär- oder Realschule, von den Aspiranten für Lokomotivführer-Posten auch eine praktische Thätigkeit in einer Werkstätte verlangt; überdies ist entsprechende körperliche Tauglichkeit nachzuweisen. Der Unterricht zerfällt in denjenigen der allgemeinen Vorbildung und der eigentlichen Fachbildung. Der erstere umfasst für beide Gruppen, doch mit entsprechender Erweiterung des Umfanges in der 2. Gruppe: Sprachunterricht (auch in fremden Sprachen), Mathematik, Geographie, Rechtskunde (mit Inbegriff der allgemeinen Eisenbahnreglements), und für die 2. Gruppe auch Physik. Die spezielle Fachbildung mit entsprechenden besonderen Unterabtheilungen umfasst: Materialkunde, Betriebsmittel und Betriebsdienst (Stationsdienst, Maschinendienst, Zugdienst und Bahnerhaltungsdienst) und praktische Uebung in diesen 4 Gebieten des Betriebsdienstes. Die Dauer der Ausbildung beträgt für Gruppe I 2, für Gruppe II 4 Semester. Die gesammte Organisation ist den Personalverhältnissen der Schweizerischen Eisenbahnen thunlichst angepasst und wäre daher ohne tiefgehende Veränderungen kaum für andere Länder anwendbar. Ueberhaupt kann ich derselben nicht in allen Punkten beistimmen, wie ja die betreffenden Schulbehörden selbst der Anschauung sind, dass das Programm „durch die noch zu machende Erfahrung eine Aenderung oder Vervollständigung erleiden könne."

Ich habe im vorstehenden versucht, in grossen Zügen meine Gedanken über eine zweckmässige Vorbildung der Eisenbahnbeamten darzustellen. An diese Vorbildung hätte sich natürlich eine angemessene praktische Ausbildung der Beamten anzuschliessen, um sodann bei einer den persönlichen Eigenschaften und Geistesanlagen entsprechenden Verwendung jedes einzelnen ein durch und durch tüchtiges Personal zu gewinnen. Es wäre nur zu wünschen, dass aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten selbst das Verlangen nach einer zweckdienlichen Organisation ihrer Vor- und Ausbildung immer lauter und eindringlicher ausgesprochen würde; denn nur so wird es gelingen, recht bald alle Schranken des Vorurtheils und der Ueberlieferung wie morsches Holz zu brechen und recht bald jene Zukunft herbeizuführen, in welcher der Beruf des Eisenbahnbeamten nicht tiefer steht, als jener des Handwerkers, von welchem unsere Zeit verlangt, dass er eine genügende allgemeine und fachliche Vorbildung besitze, eh' er als Gehilfe oder Meister zur Axt oder zum Schlägel greifen darf.

Z.

Aus dem Deutschen Reich.

Mitteleuropäische Zeit.

Mit Rücksicht darauf, dass am 1. April d. J. bei den Eisenbahnen in Baden, Bayern einschliesslich der Pfalz, Württemberg und Elsass-Lothringen die Mitteleuropäische Zeit auch im äusseren Eisenbahndienst zur Anwendung kommt, führt auch die Reichs-Postverwaltung zu demselben Zeitpunkt die Mitteleuropäische Zeit für den gesammten Postdienst in den Ober-Postdirektionsbezirken Karlsruhe (Baden), Konstanz, Strassburg (Elsass) und Metz ein. Ebenso wird seitens der Telegraphenanstalten im ganzen Umfange des Reichs-Postgebiets vom 1. April ab im inneren Telegraphendienst nicht mehr die mittlere Berliner Zeit, sondern ebenfalls ausschliesslich die Mitteleuropäische Zeit zur Anwendung gelangen, welche bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen schon jetzt im Gebrauch ist.

Unter den im Reichstage noch zu erwartenden neuen Vorlagen soll sich übrigens, wie die „Nat.-Lib. Corr." berichtet, auch ein Gesetz über die Einführung der Einheitszeit für die Verkehrsanstalten und für das bürgerliche Leben befinden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Entfernung beschmutzter Anschläge usw. in Personenwagen.

Es wird darüber geklagt, dass in den Eisenbahn-Personenwagen sich nicht selten amtliche Anschläge und Bekanntmachungen beschmutzt und mit ungehörigen, auch unsittlichen Bemerkungen versehen vorfinden. Unter Hinweis auf den Erlass vom 26. Juni 1889 hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in einer Verfügung an die Königlichen Eisenbahndirektionen der Erwartung Ausdruck gegeben, dass dem sauberen Zustand der Personenwagen ein sorgfältiges Augenmerk auch in dieser Beziehung zugewendet werde, dass beschmutzte und

mit Bemerkungen irgend welcher Art versehene Aushänge alsbald entfernt und Personen, welche bei dem Beschmutzen der Wände und Anschläge betroffen werden oder desselben verdächtig erscheinen, nach Maassgabe der Bestimmungen in den §§ 62 und 63 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands zur Verantwortung gezogen werden.

Veröffentlichung von Tarifänderungen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass an die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, wie sehr es im Interesse von Handel und Verkehr erwünscht sei, dass Aenderungen der Eisenbahntarife möglichst frühzeitig zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden. Insbesondere gelte dies von Tariferhöhungen, für welche, soweit möglich, der Eintritt der Gültigkeit über die gesetzliche Mindestdauer von 6 Wochen hinaus in der Regel bis auf etwa 3 Monate nach der öffentlichen Bekanntmachung hinausgeschoben werden soll.

Aus dem Sächsischen Landtage.

In der Sitzung der Zweiten Kammer vom 8. d. Mts. gelangte, wie das „Dr. Journ." berichtet, zunächst die Vorlage über Eisenbahnangelegenheiten (Bau der Eisenbahnen Chemnitz-Würschnitzthal-Stollberg und Löbau-Weissenberg, Grunderwerb zur Erweiterung der Chemnitzer Bahnanlagen, Ermächtigung der Staatsregierung zum Ankauf der Linie Meuselwitz-Ronneburg) zur allgemeinen Vorberathung. Nachdem die ersten drei Projekte durch die Vertreter der betreffenden Wahlkreise befürwortet worden waren, wurde die Vorlage der Finanzdeputation B überwiesen.

Die zweite Kammer erledigte in der Sitzung vom 11. d. Mts. den Etat der Staatseisenbahnen, welcher von der Finanzdeputation mit der Maassgabe zur Genehmigung empfohlen wurde, dass die Ausgaben zu Gunsten einer noch weitergehenden als in der Vorlage enthaltenen Aufbesserung der Stationsbeamten, welche die Deputation mit der Staatsregierung vereinbart habe, um 210 480 ℳ erhöht würden. Der Etat wurde nach den Anträgen der Deputation genehmigt.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatsbahnen. Am 15. d. Mts. wird voraussichtlich die 15,49 km lange Lokalbahn von Hassfurt nach Hofheim dem Betriebe übergeben. Die nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Lokalbahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Bahn beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstand verkehren können. Ebenso können auf die Bahn Wagen mit mehr als 9 000 kg Bruttolast auf je 1 Achse nicht übergehen.

Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Königsberg i/Fr., Rügheim und die Endstation Hofheim eingerichtet, während die Halteplätze Prappach und Junkersdorf nur dem Personenverkehre dienen, doch können auch an letzteren während des Zugaufenthaltes Eilgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg und Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur. Die Betriebsleitung wird mit der Bahn- und Postexpedition Hassfurt vereinigt und bis auf weiteres der Generaldirektion der Staatsbahnen unterstellt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Spremberg und Weisswasser belegene Haltestelle Schleife für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Warburg-Arolsen belegene Station Warburg-Altstadt ist am 15. d. Mts. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Frankfurt a/M. nach Höchst a. d. Nidder beauftragt worden.

Der Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Hennef a. d. Sieg ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für schmalspurige Eisenbahnen von Buchholz nach Hasselbach, von den Brüchen an der Bennau nach der Windmühle bis zum Orte Neustadt, von Oberpleis einerseits nach Brungsberg, andererseits nach Ruttscheid, von Niederpleis nach Siegburg und von Birlinghoven nach Stieldorfer Hohn ertheilt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Roth-Greding der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen gelegene Halteplatz Hausen führt seit 1. d. Mts. die Bezeichnung Hausen b. G. (bei Greding) und die an der Bahnstrecke Stollberg-Chemnitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen belegene Personen-Haltestelle Kirchberg die Bezeichnung Kirchberg b. Stollberg.

Main-Neckarbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1890 befördert 3 628 047 Personen auf 91 156 601 Personenkm, 6 072 t Gepäck auf 399 174 tkm und 1 232 723 t Güter aller Art (ausschl. Postgüter) auf 79 640 144 tkm. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert 959 543 Personen; hiervon kommen auf die I. Wagenklasse 3,5 %, auf die II. Wagenklasse 25,1 %, auf die III. Wagenklasse 65,7 % und auf Militärs 5,7 %. Der kilometrische Güterverkehr hat betragen 829 585 t; hiervon entfallen auf die Eilgüter 1,4 %, auf die Frachtgüter (einschl. Militärgüter) und zwar a) die Stückgüter usw. 11,6 %, b) die Wagenladungsgüter 86 % und auf die lebenden Thiere 1 %.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehre 3 038 992 ℳ, aus dem Güterverkehre 3 376 260 ℳ und aus sonstigen Quellen 255 125 ℳ, überhaupt 6 670 377 ℳ bezw. auf das Kilometer Betriebslänge 68 767 ℳ. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 45,6 %, aus dem Güterverkehr 50,6 % und aus sonstigen Quellen 3,8 %.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 826 957 ℳ, für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 630 957 ℳ, für den Verkehrsdienst 1 119 237 ℳ und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 1 275 585 ℳ, zusammen 3 852 735 ℳ, d. i. für das Kilometer Betriebslänge 39 719 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen 57,8 % der Betriebseinnahmen.

Von dem 2 858 686 ℳ einschl. eines Vortrages aus dem Vorjahre betragenden Ueberschusse (welcher einer Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 12,14 % entspricht) wurden 60 157 ℳ zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen, 499 934 ℳ zur Verbesserung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, 2 286 504 ℳ an die Staatskassen abgeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Prignitzer Eisenbahn.

Seitens der Gesellschaft wird voraussichtlich für 1891/92 — wie im Vorjahre — eine Dividende von 4½ % für die Prioritäts-Stammaktien und eine solche von 2 % für die Stammaktien vertheilt werden.

Gesetzentwurf, betreffend die Bahnen unterster Ordnung.

Die Bahnen von örtlicher Bedeutung, welche nicht als Nebenbahnen Theile des allgemeinen Eisenbahnnetzes sind und demzufolge nicht dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 unterliegen, entbehren in Preussen noch der besonderen gesetzlichen Ordnung. Diesem Uebelstand soll durch den, dem Preussischen Herrenhause zugegangenen Gesetzentwurf über die Bahnen unterster Ordnung abgeholfen werden. Derselbe steckt sich das Ziel, die öffentlichen Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen im Zusammenhange zu ordnen. Leitender Grundsatz soll dabei sein, dass bei Wahrung der betheiligten öffentlichen Interessen gleichwohl die Beschränkung und Belastung dieser Bahnunternehmungen auf das mit den Rücksichten des Gemeinwohls verträgliche geringste Maass beschränkt wird. Es sollen daher für diese kleinen Bahnen die bezüglichen Vorschriften für Nebenbahnen nicht in Betracht kommen, sondern ihre Rechtsverhältnisse sollen selbständig nach der Natur und den Bedürfnissen derselben neu geordnet werden. Es gilt dabei vornehmlich die Rechtsverhältnisse dieser Kleinbahnen zu dem allgemeinen Staatsbahnnetze wie untereinander, gegenüber der Polizeigewalt und dem Besteuerungsrecht des Staates, gegenüber den Interessen der Landesvertheidigung und der Post- und Telegraphenverwaltung, sowie endlich gegenüber den Strasseneigenthümern (Gemeinden) und den Anliegern der Bahnlinien zu regeln.

Durchgehender Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Schweden-Norwegen.

Am 10. d. Mts. ist der Betrieb einer Dampffähre über den Öresund eröffnet worden.

Von diesem Tage ab werden Güter in ganzen Wagenladungen ohne Umladung nach und von Schwedischen und Norwegischen Stationen über Helsingör-Helsingborg befördert. Bis zum Erscheinen bezüglicher Tarifnachträge im Verkehre mit der Station Helsingborg (Schweden) kommen die für die Station Helsingör im Deutsch-Dänischen Verbande bestehenden bezüglichen Frachtsätze zur Anwendung.

Refaktien in Oesterreich.

Die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen hat mit Rücksicht auf den Handelsvertrag mit Deutschland

folgenden Erlass an die Oesterreichischen Bahnverwaltungen gerichtet: Im Sinne des Art. 15 des mit dem Deutschen Reiche abgeschlossenen und am 1. Februar 1892 in Kraft getretenen Handelsvertrages mit Deutschland, bezw. gemäss der im Schlussprotokoll zu diesem Artikel abgegebenen Erklärung erscheint es unzulässig, die Anwendung ermässigter Tarife, Refaktien usw. von der inländischen Provenienz der betreffenden Frachtartikel abhängig zu machen. Es ist daher jede derartige Beschränkung fernerhin unstatthaft und bei etwaigem Vorkommen in noch in Geltung befindlichen Tarifen bezw. Publikationen als nicht bestehend zu betrachten.

Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte sind die Betriebsergebnisse auch im Berichtsjahre 1891 als befriedigende zu bezeichnen. Die Zahl der auf dem Bahnnetze der Gesellschaft beförderten Personen hat sich von 121 250 000 in 1890 auf 124 800 000 in 1891, mithin um 3 550 000 Personen oder 2,93 % erhöht und in annähernd entsprechendem Verhältnisse ist auch die Einnahme aus der Personenbeförderung von 14 029 858 ℳ in 1890 auf 14 381 738 Mark in 1891, sonach um 351 880 ℳ oder 2,51 % gewachsen. Die Neueinrichtung einiger Linien und die Verlängerung einzelner bestehender Linien konnte bei dem verhältnissmässig geringen Umfange der neuen Anlagen und der Kürze der Benutzungszeit nur von untergeordneter Bedeutung sein. Zuzüglich der sonstigen Einnahmen aus dem Betriebe beziffert sich der Gesammtbetrag in Einnahme auf 14 614 880 ℳ, in Ausgabe auf 8 510 509 ℳ, im Ueberschuss mithin auf 6 104 370 ℳ. Gegen den Ertrag des Vorjahres mit einer Einnahme von 14 221 926 ℳ, einer Ausgabe von 8 168 611 ℳ und einem Ueberschuss von 6 053 315 ℳ ergibt sich für 1891 ein Mehrüberschuss von 51 055 ℳ. Die Steigerung des Prozentsatzes der Betriebsausgaben gegenüber den Betriebseinnahmen von 57,43 % in 1890 auf 58,23 % in 1891 ist wesentlich auf die Mehraufwendungen zurückzuführen, welche die erhöhten Anforderungen an die Betriebsleistungen und die Preissteigerung der Fourage im Berichtsjahre erheischten. Die Verkehrszunahme erforderte wiederum ausgedehntere Betriebseinrichtungen und machte vor allem die Neueinstellung von Wagen, Pferden und Bedienungsmannschaften erforderlich. Der Verkehr auf Zeitkarten hat im Berichtsjahre fernere Ausdehnung erfahren. Die Wagenausnutzung belief sich ungeachtet des zu einzelnen Tages- und Abendzeiten lebhaft gesteigerten Zudranges der Fahrgäste auf durchschnittlich 36—60 % der gefahrenen Plätze, im Mittel bei geringeren Abweichungen auf den verschiedenen Linien auf etwa 50 %. Das Bahnnetz der Gesellschaft hat eine Erweiterung von 242 366 m Geleise in 1890 auf 249 677 m Geleise (einschl. der erpachteten Geleise der alten Verbindungsbahn) in 1891 erfahren. Zur Ausführung der in den letztjährigen Geschäftsberichten gedachten Linie Lützowplatz-Thiergarten-Moabit ist nunmehr auch die verkehrspolizeiliche Genehmigung eingegangen, und steht der Bau derselben nach einer behördlich bedungenen Verbreiterung eines kleinen Theiles der Brückenallee bevor. Für die projektirte Linie nach Plötzensee fehlen noch Genehmigungen für den Bahntheil ausserhalb des Berliner Weichbildes. Die im Geschäftsbericht für 1890 ausgesprochene Hoffnung der baldigen Verwirklichung einer Bahnverbindung vom Hackeschen Markte über die Friedrichs-, die Eiserne Brücke, die Strassen am Zeughaus und Unter den Linden nach dem Werderschen Markte hat sich bisher nicht erfüllt, da eine weitere Förderung des Projektes von der Fertigstellung des Neubaues der erstgenannten und dem Umbau der letztbezeichneten Brücke abhängig gemacht worden ist. Die vertragsgemäss von der Gesellschaft an die Stadtgemeinde Berlin von der Roheinnahme aus der Personenbeförderung zu entrichtende prozentuale Abgabe ist von 1 046 536 ℳ in 1890 um 61 632 ℳ in 1891, die ebenfalls an die Stadtgemeinde zu zahlende Pflasterrente von 219 783 ℳ um 13 575 ℳ in 1891 gestiegen. Dem Erneuerungsfonds sind in Anbetracht der für die nächsten Jahre in grösserem Umfange noch bevorstehenden Geleiseerneuerungen aus den Betriebsüberschüssen 360 000 Mark überwiesen worden. Die Abschreibungen auf Pferde sind, in Berücksichtigung des erheblichen Mehrbestandes, des daraus erklärlichen grösseren Abganges und der erhöhten Abnutzung durch Mehrleistungen, 77 197 ℳ höher als in 1890 eingestellt worden. Der Abschluss ergibt nach reichlich bemessenen Abschreibungen für das Jahr 1891 einen Reingewinn von 2 377 866 ℳ, welcher gestattet, der Generalversammlung die Festsetzung der Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr auf 12,5 % des Aktienkapitals — mithin in gleicher Höhe wie im Vorjahre — in Vorschlag zu bringen. Die Gesammtleistung der Gesellschaft an die Stadt im Gemeindeinteresse beträgt bis Ende 1891 29 067 634 ℳ. Die im Berichtsjahre an die Stadtgemeinde bezahlte Abgabe, Pflasterrente, die verschiedenen Steuern, Chausseegeld und Strassenreinigung beziffern sich ausschl. Pflasterkosten auf rund 1 603 000 ℳ, mithin auf 9,37 % des Anlagekapitals. Wird der an die Aktionäre als Dividende zur Zahlung kommende Betrag von 2 137 500 ℳ der Abgabe an die Stadt mit 1 108 168 ℳ gegenübergestellt, so ergibt sich für letztere 6,48 %, für erstere 12,50 % des Anlagekapitals.

Stettiner Strassenbahn.

In der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre wurde der Geschäftsbericht für 1891 durch Kenntnissnahme genehmigt, Entlastung ertheilt und die Dividende auf 2,5 % festgesetzt.

Für das Jahr 1890 gelangte gleichfalls eine Dividende von 2,5 % zur Vertheilung.

Rechtsschutz-Verein Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten.

In Hannover hat sich ein Rechtsschutz-Verein Deutscher Eisenbahn-Verkehrsbeamten gebildet, welcher bestimmt ist, nicht allein den Interessen der Eisenbahnbeamten zu dienen, sondern u. a. auch den Zweck verfolgt, auf Verhütung von Eisenbahnunfällen hinzuwirken. Anfragen sind an die Redaktion der „Neuen Deutschen Eisenbahn- und Verkehrszeitung“ in Hannover, Goethestrasse 14 C, zu richten.

Die Dänischen Eisenbahnen im Jahre 1890/91.

A. Staatsbahnen.

Das vom Staate selbst betriebene Eisenbahnnetz betrug einschliesslich der Privatbahnstrecke Ribe-Vedsted [0,8 Meilen*)], aber ausschliesslich der Strecken Korsör-Halskov (0,5 Meilen) und Nyborg-Slipshavn (0,8 Meilen) am 1. April 1891 wie im Vorjahre 202,5 Meilen; für Durchschnittsberechnungen kann aber nur eine Länge von 202,1 Meilen = 1 522,22 km zu Grunde gelegt werden, da die Kopenhagener Hafenbahn (0,4 Meilen) ausser Ansatz bleiben muss. Zweigeleisig sind nur die Strecken Kopenhagen Roskilde (4,25 Meilen) und Kopenhagen-Klampenborg (1,75 Meilen), zusammen also 6 Meilen. Der Betrieb umfasst ausserdem die Dampfschiffs- und Dampffährverbindungen über den Grossen Belt (3,5 Meilen), den Kleinen Belt (0,3 Meilen), den Oddesund (0,3 Meilen), den Sallingsund (0,5 Meilen), zwischen Masnedö und Orehoved (0,5 Meilen) und zwischen Helsingör und Helsingborg (0,6 Meilen), zusammen 5,7 Meilen, so dass sich die Gesammtlänge auf 208,2 Meilen stellt. Hierzu kommt noch die gemeinschaftlich mit Deutschen Schiffen betriebene Dampfschiffsverbindung Korsör-Kiel (18 Meilen) und die im Betriebe der Südfünenschen Eisenbahngesellschaft stehende und im folgenden nicht berücksichtigte Staatsbahn Ringe-Faaborg.

Die Betriebsmittel bestanden am Ende des Berichtsjahres aus 255 Lokomotiven, 208 Tendern, 754 Personenwagen, 212 Post- und Gepäckwagen und 3 982 Güter- und Viehwagen. An Lokomotivmeilen wurden 816 795 (gegen 803 749 in 1889/90), an Wagenmeilen 10 686 656 (10 442 839) auf dem Dänischen Staatsbahnnetze geleistet, und zwar entfallen von den Wagenmeilen 3 701 344 (3 554 674) auf die Personenwagen, 456 276 (440 492) auf die Postwagen und 6 529 036 (6 447 673) auf die Güterwagen.

Auf dem Bahnnetze und den Fährverbindungen (ausschliesslich Kiel-Korsör nnd Helsingör-Helsingborg) wurden im Berichtsjahre 9 319 522 (8 874 533) Personen befördert, und zwar 2 906 650 (2 791 613) oder 31,19 (31,46) % auf einfache und 6 412 872 (6 082 920) oder 68,81 (68,54) % auf Rückfahrkarten. Die I. Klasse benutzten 71 815 Personen oder 0,77 %, die II. Klasse 1 188 928 Personen oder 12,76 % und die III. Klasse 8 058 779 Personen oder 86,47 %. Von dem Personenverkehr entfielen 96,51 (96,78) % auf den Binnenverkehr und 3,49 (3,22) % auf den Verbandsverkehr. Strecken von weniger als 2 Meilen durchfuhren 4 343 406,50 Personen oder 46,61 % sämmtlicher Reisenden, solche von 2 bis 5 Meilen 3 275 239,50 Personen oder 35,14 %, solche von 5 bis 10 Meilen 970 616,50 Personen oder 10,41 %, solche von 10 bis 15 Meilen 363 592,50 Personen oder 3,90 %, solche von 15 bis 20 Meilen 144 246 Personen oder 1,55 % und solche über 20 Meilen 222 421,50 Personen oder 2,39 %. An Gepäck wurden im Binnenverkehr 24 742 Centner, im Verbandsverkehr 12 056 Centner, also zusammen 36 798 Centner (gegen 33 478 in 1889/90) befördert.

An frachtpflichtigen Gütern wurden 31 154 495 (30 569 411) Centner befördert, und zwar 327 199 Centner oder 1,05 % als Eilgut, 5 436 534 Centner oder 17,45 % als Frachtstückgut, 23 101 798 Centner oder 74,15 % als Wagenladungsgut, 2 280 890 Centner oder 7,32 % lebendes Vieh und 8 074 Centner oder 0,03 % Fahrzeuge. Auf den Binnenverkehr entfallen 88,48 (88,97) % der Gesammtmenge und auf den Durchgangsverkehr 11,52 (11,03) %.

Ausserdem sind durch die Dampfschiffsverbindung Kiel-Korsör 23 936,50 Personen sowie 227 303 Centner Güter, durch die Dampfschiffsverbindung Helsingör-Helsingborg 125 311,50 Personen sowie 37 555 Centner Güter befördert worden.

---

*) 1 Dänische Meile = 7,532 km.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 7 711 090,31 Kronen *) (gegen 7 191 948,38 in 1889/90), und zwar 3 307 661,99 (3 102 591,28) Kr. oder 42,89 (43,14) % aus dem Verkauf von einfachen Fahrkarten und 4 403 428,32 (4 089 357,10) Kr. oder 57,11 (56,86) % aus dem Verkauf von Rückfahrkarten. Die I. Klasse trug zu jener Einnahme 258 188,41 Kr. oder 3,35 %, die II. Klasse 1 994 699,30 Kr. oder 25,87 % und die III. Klasse 5 458 202,60 Kr. oder 70,78 % bei. Der Binnenverkehr brachte 86,98 (87,44) % der gesammten Einnahme des Personenverkehrs, der Verbandsverkehr 13,02 (12,56) %. Die Gepäckbeförderung ergab im Binnenverkehr 53 938,85 Kr. Einnahme und im Verbandsverkehr 45 142,80 Kr., also zusammen 99 081,65 Kr. (gegen 89 903,02 Kr. in 1889/90).

Der Güterverkehr ergab eine Einnahme von 6 473 352,79 (6 284 005,60) Kr., zu der das Eilgut 362 380,11 Kr. oder 5,59 %, das Frachtstückgut 2 027 186,50 Kr. oder 31,32 %, das Wagenladungsgut 2 796 479,17 Kr. oder 43,20 %, lebendes Vieh 1 063 339,11 Kronen oder 16,43 %, Fahrzeuge 29 242,70 Kr. oder 0,45 % und Nebengebühren 194 725,20 Kr. oder 3,01 % beitrugen. Auf den Binnenverkehr entfallen 80,84 (82,01) % und auf den Verbandsverkehr 19,16 (17,99) % der Einnahmen des Güterverkehrs.

Auf der Dampfschiffsverbindung Kiel-Korsör wurden aus dem Personenverkehr 184 676,06 Kr., aus dem Güterverkehr 128 188,03 Kr., aus dem Gepäckverkehr 4 798,98 Kr. und für die Postbeförderung 40 000 Kr., also im ganzen 357 663,07 Kr. vereinnahmt. Die Dampfschiffsverbindung Helsingör-Helsingborg ergab eine Einnahme von 39 240,70 Kr. aus dem Personenverkehr, von 9 702,45 Kr. aus dem Güterverkehr und 3 000 Kr. für die Postbeförderung, also im ganzen von 51 943,15 Kr.

Die Gesammteinnahme des Bahnnetzes betrug demnach 15 251 050,99 Kr., von denen auf den Personenverkehr 7 711 090,31 Kronen oder 50,56 %, auf den Gepäckverkehr 99 081,65 Kr. oder 0,65 %, auf den Güterverkehr 6 473 352,79 Kr. oder 42,45 %, auf die Postbeförderung 541 471,30 Kr. oder 3,55 % und auf verschiedene Quellen 426 054,94 Kr. oder 2,79 % entfallen. Den Einnahmen des Bahnnetzes treten alsdann diejenigen der Dampfschiffsverbindung Helsingör-Helsingborg mit 51 943,15 Kr. sowie Kiel-Korsör mit 357 663,07 Kr. hinzu, so dass sich die Gesammteinnahme der staatlichen Verkehrsanstalten auf 15 660 657,21 Kr. gegen 14 798 221,61 Kr. im Vorjahre stellt.

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 12 562 292,02 (12 192 119,46) Kr. oder 80,22 (82,39) % der Gesammteinnahmen; im einzelnen erforderten die allgemeine Verwaltung 586 461,57 Kronen oder 4,67 % der Gesammtausgaben, die Bahnverwaltung 3 288 351,61 Kr. oder 26,18 %, die Maschinenverwaltung 3 280 507,72 Kronen oder 26,11 %, die Betriebsverwaltung 3 894 191,26 Kr. 31 %, die Schiffahrtsverwaltung 1 147 142,28 Kr. oder 9,13 %, endlich Zwecke verschiedener Art 365 637,54 Kr. oder 2,91 %.

An Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben verblieben 3 098 365,19 Kr. (gegen nur 2 606 102,15 Kr. im Vorjahre), welche an die Staatskasse abgeführt wurden.

Auf der im Privatbetriebe stehenden Staatsbahn Ringe Faaborg (29,37 km) wurden 102 903 Personen, sowie 19 818 t Güter, Vieh- und Fahrzeuge befördert und 1 684 660 Personen-, sowie 439 619 tkm geleistet. Die Einnahmen betrugen 3 195,77 Kr., die Ausgaben 2 807,76 Kr. und der Ueberschuss 388,01 Kr. für das Kilometer.

B. Privatbahnen.

Auf der Ostseeländischen Eisenbahn (45,95 km), deren Betriebsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, wurden 1890 122 225 Personen und 38 013 t Güter befördert und 1 789 358 Personen-, sowie 923 588 tkm zurückgelegt. Die Einnahmen beliefen sich auf 3 132,07 Kr., die Ausgaben auf 2 931,79 Kr. und der Ueberschuss auf 200,28 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Kjöge wird von der Gesellschaft gegen eine Jahresentschädigung von 5 000 Kr. mitbenutzt.

Die Gribskovbahn (19,73 km) hatte bei einem Verkehr von 30 354 Personen und 21 293 t Güter eine Einnahme von 2 473,61 Kr., eine Ausgabe von 1 922,36 Kr. und einen Ueberschuss von 551,25 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Hilleröd wird von der Gesellschaft gegen eine Jahresentschädigung von 2 400 Kr. mitbenutzt.

Die Lolland-Falstersche Eisenbahn (87,45 km), deren Betriebsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, hatte 1890 310 311 Personen und 119 631 t Güter zu befördern und dadurch eine Verkehrsleistung von 6 082 263 Personen- und 2 715 063 tkm. Die Einnahmen betrugen 5 723,72 Kr., die Ausgaben 4 189,71 Kr. und der Ueberschuss 1 534,01 Kr. für das Kilometer.

Auf der Maribo-Bandholm Eisenbahn (7,53 km), deren Betriebsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, wurden 24 779 Personen und 33 494 t Güter befördert und 186 635 Personen-, sowie 252 273 tkm geleistet. Die Einnahmen beliefen sich auf 6 624,88 Kr., die Ausgaben auf 3 284,20 Kr. und der Ueberschuss auf 3 340,68 Kr. für das Kilometer.

*) 1 Krone = 1,125 *M.*

Auf der Gjedserbahn (22,9 km), deren Betriebsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt, wurden 1890 52 389 Personen und 12 572 t Güter befördert und 904 879 Personen, sowie 209 462 tkm zurückgelegt. Die Einnahmen beliefen sich auf 3 663,27 Kr., die Ausgaben auf 3 567,67 Kr. und der Ueberschuss auf 95,60 Kr. für das Kilometer.

Auf der Nordfünenschen Eisenbahn (37,43 km) wurden im Berichtsjahre 1890/91 133 528 Personen und 22 024 t Güter befördert und 2 311 236 Personen- sowie 454 744 tkm geleistet. Die Einnahmen betrugen 3 472,32 Kr., die Ausgaben 2 090,39 Kr. und der Ueberschuss 1 381,93 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Odense wird von der Gesellschaft gegen eine jährliche Entschädigung von 4 500 Kr. mitbenutzt.

Auf der Südfünenschen Eisenbahn (46,85 km) wurden 365 400 Personen und 79 559 t Güter befördert und 7 498 980 Personen-, sowie 1 957 565 tkm geleistet. Die Einnahmen betrugen 8 236,92 Kr., die Ausgaben 4 566,01 Kr. und der Ueberschuss 3 670,91 Kr. für das Kilometer.

Auf der Eisenbahn Horsens - Juelsminde (30,50 km) wurden 76 265 Personen und 12 358 t Güter befördert und 1 131 152 Personen-, sowie 195 709 tkm geleistet. Die Einnahmen betrugen 2 080,26 Kr., die Ausgaben 1 666,74 Kr. und der Ueberschuss 413,52 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Horsens wird von der Gesellschaft gegen eine jährliche Entschädigung von 3 900 Kr. mitbenutzt.

Auf der Hads - Ning Herreders Eisenbahn (36,23 km) wurden 144 807 Personen und 19 589 t Güter befördert und 2 086 250 Personen- sowie 446 896 tkm geleistet. Die Einnahmen beliefen sich auf 3 275,53 Kr., die Ausgaben auf 1 986,81 Kr. und der Ueberschuss auf 1 288,72 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Aarhus wird von der Gesellschaft gegen eine jährliche Entschädigung von 5 700 Kr. mitbenutzt.

Auf der Randers-Hadsund Eisenbahn (40,67 km) wurden 64 377 Personen und 8 743 t Güter befördert und 1 056 905 Personen- sowie 238 318 tkm geleistet. Die Einnahmen betrugen 1 630,21 Kr., die Ausgaben aber 1 751,22 Kr. für das Kilometer; es ergab sich daher ein kilometrischer Fehlbetrag von 121,01 Kr.

Auf der Vemb-Lemvig Eisenbahn (28,92 km) wurden 53 700 Personen und 10 580 t Güter befördert und 744 771 Personen- sowie 234 682 tkm geleistet. Die Einnahmen beliefen sich auf 2 445,97 Kr., die Ausgaben auf 2 090,27 Kr. und der Ueberschuss auf 355,70 Kr. für das Kilometer.

Auf der am 25. Juli 1890 eröffneten Skagens Eisenbahn (27,19 km) wurden von der Eröffnung bis zum 31. März 1891 28 614 Personen und 3 230 t Güter befördert. Die Einnahmen stellten sich auf 1 401,02 Kr., die Ausgaben auf 1 008,48 Kronen und der Ueberschuss auf 392,54 Kr. für das Kilometer. Die Staatsbahnstation Frederikshavn wird von der Gesellschaft gegen eine Jahresentschädigung von 2 200 Kr. mitbenutzt.

Aus Italien.

Eröffnung.

Aulla-Lucca. Die 10 km lange Theilstrecke Lucca-Ponte a Moriano, von welcher der Bahnhof Lucca der Adriaverwaltung untersteht, während die Mittelmeerverwaltung den Betrieb führt, wurde bereits am 25. November 1891 landespolizeilich geprüft, jedoch erst am 15. Februar d. J. für den Betrieb eröffnet. Ausser dem Endbahnhof Ponte a Moriano enthält die Strecke noch die Zwischenstation S. Pietro a Vico, beide für den vollen Verkehr.

Betrieb.

Bahnverkehr über See. Die vor Jahresfrist getroffene Vereinbarung der Verwaltungen beider grossen Eisenbahnnetze des Festlandes, der Netze auf den Inseln Sizilien und Sardinien sowie der allgemeinen Italienischen Schifffahrtsgesellschaft, behufs probeweiser Einführung eines gemeinsamen überseeischen Verkehrs zunächst auf ein Jahr abgeschlossen, sollte nach dem Vorschlag der Mittelmeerverwaltung zum Zweck noch besserer Ausgestaltung desselben auf ein weiteres Jahr Versuchszeit verlängert werden. Da die Bahnverwaltungen wohl damit einverstanden waren, die Schifffahrtsgesellschaft sich aber einer längeren Probezeit abgeneigt zeigte, ist diese Angelegenheit noch nicht zum endgültigen Abschluss gediehen.

Gleichmässige Bezeichnung von Eisenmaterial. Der Verein der Ingenieure und Architekten Italiens hat die Anregung gegeben, durch einen Ausschuss allgemein geltende genaue Bezeichnungen der Arten und Zusammensetzungen des Eisenmaterials usw. aufstellen zu lassen, welche für den Handel und Gebrauch von Eisen und Eisenarbeiten sowie für bezügliche Verträge zur Anwendung kommen sollen. Die Ministerien des Krieges, der Marine und der öffentlichen Arbeiten haben ihre Betheiligung zuge-

sagt, und als Abgeordneter letztgenannter Behörde wird ein Oberbeamter aus dem besonderen Dienstzweige des Eisenbahnbaues thätig.

Rollmaterial. Die 3 grossen Bahnnetze hatten am 1. Oktober 1891 an Rollmaterialbestand im Betriebe sowie in Bauausführung:

Bahnnetze	Zug-maschinen	Personen-wagen	Gepäck-wagen	Güter-wagen
Mittelmeer .	1 296	3 792	937	22 241
Adria . . .	1 107	3 168	655	20 462
Sizilisches .	129	400	70	1 617
zusammen	2 532	7 360	1 662	44 320

Luxuszüge. Mit Anfang Januar d. J. sind die wöchentlichen Luxuszüge ab Paris nach Rom über Modane-Turin-Genua (und umgekehrt) wieder aufgenommen worden, in unmittelbarem Anschluss an die in ähnlicher Art zur Durchführung gebrachten „club-trains“ London-Paris. Als Fortsetzung eines dieser letzteren fährt der Luxuszug allwöchentlich in der Nacht von Montag zu Dienstag von Paris ab, bestehend ausschliesslich aus Salon- und Schlaf- nebst einem Restaurantwagen; derselbe fährt zurück ab Rom am Morgen des Mittwoch in der darauf folgenden Woche. Die Anzahl der Plätze ist naturgemäss eine begrenzte, weshalb auf den Haltepunkten unterwegs (welche durch besonderen Fahrplan bekannt gemacht werden) nur die nachstehend verzeichneten Personen zur Mitreise zugelassen werden können, welche ausser dem Besitz einer Fahrkarte I. Klasse noch den besonderen Zuschlag für Benutzung des Luxuszuges zu entrichten haben. Es können unterwegs (die Verfügbarkeit von Plätzen vorausgesetzt) nur aufgenommen werden:

einzelne Reisende (Senatoren und Abgeordnete mit eingeschlossen) zum vollen Tarifpreise, während deren Kinder zum halben Preise fahren;

solche mit Rundreise- oder Anschlusskarten nur für Rom-Turin und umgekehrt;

ferner solche mit Hin- und Rückfahrtkarten Brindisi-Tarent-Rom-London, Neapel-London, Mailand-Turin nach London bezw. nach Paris, ab Turin nach London bezw. nach Paris und für die umgekehrten Richtungen, ausserdem solche Reisende, die nach und von Sizilien reisen mit Einschluss derjenigen auf besondere Rückfahrtkarten für die Ausstellung in Palermo.

Statistik.

Nordmailand. Für 1881 stellte sich die Einnahme nach Abzug der Staatsabgaben auf 2 942 058 L., gegen das Vorjahr um 2 345 L. mehr; jedoch ist zu bemerken, dass durch den Zuwachs von Novara-Seregno die Betriebslänge sich um 55 km vermehrt hat.

Neapel-Bajano. Für die unverändert 38 km lang gebliebene Bahn ergab sich nach Abrechnung der Steuern usw. eine Einnahme von 436 116 L., d. h. gegen 1890 um 64 203 L. weniger.

Aus England.

Die elektrischen Untergrundbahnen.

Die City- und Südlondonbahn hat das verflossene halbe Jahr insofern wieder ungünsig abgeschlossen, als die gewöhnlichen Aktionäre keine Dividende erhalten haben. Nach den Ausführungen des Vorsitzenden ist der Verkehr in der ersten Hälfte des vorigen Jahres, wie auch auf anderen Bahnen, nicht zufriedenstellend gewesen. Namentlich in der Zeit der grossen Feiertage sind viele der regelmässigen Fahrgäste ausgeblieben. Man hatte geglaubt, dass dieser Ausfall durch den Verkehr mehr als ausgeglichen würde, den der Besuch der Cricketplätze in Oval herbeiführen würde. Aber das schlechte Wetter machte auch diese Hoffnung zu nichte. Die Folge war, dass die wöchentliche Einnahme im ersten Vierteljahr 1891 durchschnittlich nur 14 080 ℳ betrug. Nach der Feiertagszeit begann sich der Verkehr infolge des vergrösserten Zutrauens des Publikums zur Linie zu heben; die Einnahmen stiegen auf 16 040 ℳ wöchentlich. Man hat eine Ermässigung der Fahrpreise unternommen, und zwar mit günstigem Erfolg; in einigen Fällen fand man, dass die Preise ohne Nachtheil wieder erhöht werden konnten — eine Politik, die grundsätzlich im Auge behalten worden ist. Der durchschnittliche Fahrpreis betrug in der ersten Hälfte des vergangenen Jahres 14,6 ₰ für die Person, in der zweiten Hälfte nur 14,1 ₰, was in den Einnahmen einen Unterschied von 40 000 ℳ verursacht hat; dieser Verlust wurde aber mehr als aufgewogen durch die grössere beförderte Personenzahl. Die Gesammteinnahme stieg hierdurch um 12 000 ℳ. Die Unkosten betrugen für das Zugkilometer 1,01 ℳ, während sie bei den gewöhnlichen Dampfbahnen 1,71 ℳ ausmachten. Die Lokomotivkosten betrugen für das Zugkilometer 0,41 ℳ, gegenüber 0,46 ℳ bei den gewöhnlichen Bahnen Grossbritanniens. Nach den Ergebnissen des vergangenen Jahres hat die Gesellschaft nach der Ansicht des Vorsitzenden alle Ursache, mit der Anwendung der Elektrizität für den Bahnbetrieb zufrieden zu sein, und er hegt die Zuversicht, dass, wenn die Einzeleinrichtungen noch mehr vervollkommnet sein werden, die Bahn sowohl eine sichere und bequeme, als wirthschaftliche Verkehrsanlage bildet. Unfälle sind nicht vorgekommen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt jetzt 21 Stundenkm, einschliesslich der Aufenthalte, aber es wird beabsichtigt, nach und nach schneller zu fahren. Kabelbetrieb möge, so führte der Vorsitzende aus, unter anderen Verhältnissen recht zweckmässig sein, er glaube nicht, dass die City- und Südlondonbahn danach betrieben werden könne, wegen der ungeheuren Beanspruchung des Seiles, welches, ausserdem doppelt soviel, wenn nicht noch mehr wiegen würde, als alle ihre Lokomotiven zusammengenommen. Neun Zehntel der Linie sei gut gebaut, das letzte Zehntel sei unglücklicherweise ein technischer Missgriff — nämlich die King William-Station und die daranschliessende stark geneigte Strecke. Die Station sei zu kurz, die anschliessende Gradiente sei zu steil und die Kurven sehr scharf. Man könne hier, um den vermehrten Verkehr zu bewältigen, nicht anders Wandel schaffen, als durch Herstellung einer Durchgangsstation an Stelle dieser Endstation. Der Verwaltungsrath hat bereits die Genehmigung des Parlaments nachgesucht zur Anlage eines unterirdischen Fussweges zwischen dem Londonbridge-Bahnhof der London-, Brighton- und Südküstenbahn und einer Station der elektrischen Bahn, die bei Denmanstreet neu angelegt werden soll. Die Bahn soll in die City weiter hinein geführt werden in der Weise, dass an der Ecke der Lombardstreet ein neuer Endbahnhof angelegt wird, wo die Herstellung ausreichender Nebengeleise von Zufahrten mit mässiger Ansteigung mit geringen Mitteln ermöglicht werden kann. Ferner soll die Bahn nordwärts unter der Moorgatestreet und dem City Road hindurch bis Islington weitergeführt werden, ein Unternehmen, welches im vergangenen Jahre vom Parlament bekanntlich abgelehnt wurde.

Die Centrallondonbahn, welche bis jetzt in einer Länge von 9,5 km von Shepherds Bush nach der Cornhill genehmigt worden ist, hat beim Parlament den Antrag eingebracht, den genehmigten Abschnitt unter der Cornhill fallen lassen zu dürfen, um statt dessen eine durchlaufende Linie unter der Threadneedlestreet und Broadstreet nach der Liverpoolstreet-Station der Ostbahn anzulegen. Die projektirte Centralstation in der Cornhill soll dann in Wegfall kommen. An dem neuen Endpunkt soll die Bahn mit der Liverpoolstreet-Station und dem Bahnhof Broadstreet durch unterirdische Fusswege verbunden werden.

Die Fluth von Entwürfen für neue Londoner Untergrundbahnen mit elektrischem Betrieb hat nach den „Raliway News“ vor etwa 14 Tagen zu folgendem Beschluss des Parlaments geführt:

„Es ist ein gemeinschaftlicher Ausschuss des Ober- und Unterhauses zu bilden, um zu erwägen, wie am besten in betreff der eingereichten Anträge für den Bau elektrischer oder Seilbahnen im Gebiet der Hauptstadt verfahren wird, und zu berichten, ob bei Anwendung von Elektrizität oder von Kabeln zum Bahnbetriebe wohl in genügender Weise für die Bewältigung des gegenwärtigen oder zukünftigen Verkehrs Vorsorge getroffen werden könne; welche von den vorgeschlagenen Bahnen etwa im Verkehrsinteresse zur Ausführung geeignet sind; welche Bedingungen für die Ueberlassung des Grund und Bodens an die Gesellschaften festzusetzen seien; welche von den Vorlagen von der Berathung in der gegenwärtigen Tagung auszuschliessen sein möchten.“

Die Anträge, welche dem Parlament vorliegen, betreffen die Hampstead und Charing Cross-, Waterloo und Bakerstreet-, Waterloo und City-, Great Northern und Citybahn, sowie Erweiterungen der genehmigten Centrallondon- und City- und Südlondonbahnen.

Das jetzige Vorgehen des Parlaments ist ähnlich dem im Jahre 1864, wo ebenfalls ein Ausschuss ernannt wurde, der über die damals vorliegenden zahlreichen Entwürfe zu berichten hatte, die auf den Bau von Untergrundbahnen mit Dampfbetrieb gerichtet waren. Damals sollten für 880 Millionen Mark Untergrundbahnen angelegt werden. Es wurden hiervon 380 Millionen abgelehnt; damit fielen die Anträge auf den Bau der Victoria und Thames Embankment-, Oxfordstreet und City-London Main Trunkbahnen und eine Reihe anderer. Das Ergebniss der in dem Ausschuss vorgenommenen Prüfung war die Empfehlung der jetzigen Inneren Ringbahn, einschliessend die St. Johns Woodabzweigung der Metropolitanbahn und die Distriktbahn. Von den zurückgewiesenen Entwürfen sind seitdem mehrere genehmigt worden; so ist die Oxfordstreet und Citybahn in der jetzt genehmigten Centrallondonbahn wieder aufgelebt. Km.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarische Kohlenverkehre via Sillein. (Berichtigung des Frachtsatzes Oderberg-Beng.) In dem im obgenannten Verkehre mit 1. März l. J. in Kraft getretenen Heft 1 Ausnahmetarif für Sendungen mineralischer Kohlen etc. ist auf Seite 9 der infolge eines drucktechnischen Versehens irrthümlich mit „— 9 —“ bezeichnete Frachtsatz von Oderberg nach Beng auf 59 kr. richtig zu stellen.

Budapest, am 9. März 1892. (473)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.
(N. w. n. h.)

2. Verkehrsstörungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wegen Schneeverwehungen wurde am 11. d. Mts. in der Strecke Stadlau - Grussbach der Güterverkehr, ferner auf den Lokalbahnen Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf und Minkovic-Welwarn der Gesammtverkehr eingestellt. Güterzugsverkehr zwischen Stadlau-Grussbach wird mit dem 13. d. Mts. wieder aufgenommen werden.

Wien, am 12. März 1892. (474)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Wegen totaler Verwehung des Güterbahnhofes in Wien ist der gesammte Frachtenverkehr mit Ausnahme des Lebenden nach und von Wien Staatsbahnhof loco und Wien Staatsbahnhof trs. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 12. März 1892. (475)

3 Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Nach Beseitigung des Schneehindernisses wird der am 12. d. Mts. eingestellte Frachtenverkehr nach und von Wien Staatsbahnhof loco und Wien Staatsbahnhof trs. vom 14. d. Mts. an wieder aufgenommen.

Wien, am 13. März 1892. (476)

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Am 10. d. Mts. ist der Betrieb einer Dampffähre über Oeresund eröffnet worden.

Von diesem Tage ab können Güter in ganzen Wagenladungen ohne Umladung nach und von Schwedischen und Norwegischen Stationen über Helsingór-Helsingborg befördert werden.

Berlin, den 15. März 1892. (477)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Eröffnung der Haltestelle Schleife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für den Güterverkehr. Am 15. März 1892 wird die zwischen den Stationen Spremberg und Weisswasser belegene Haltestelle Schleife für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet. Auch werden Sendungen zwischen Schleife und den übrigen Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen direkt abgefertigt. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 10. März 1892. (478MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-Hessischer Verkehr. Zum Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarife tritt am 15. März l. J. der IV. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen eine Beschränkung (Erhöhung) des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Petroleum und Naphta, welche erst mit dem 1. Mai l. J. in Geltung kommt.

Darmstadt, den 8. März 1892. (479)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Vom 15. d. Mts. an findet eine direkte Abfertigung der Petroleum- und Naphtasendungen von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck L. B. u. Stettin nach Marktheidenfeld statt.

Im Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1889 sind die bezüglichen Frachtsätze nachgetragen und es ertheilen auf Befragen darüber Auskunft die Güterabfertigungen der genannten Stationen.

Hannover, den 10. März 1892. (480)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. April d. J. ab wird der Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)“ in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Artikel aufgenommen.

Köln, den 10. März 1892. (481)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag IV zum gemeinschaftlichen Hefte des Tarifs vom 1. Januar 1891 für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen einen ermässigten Ausnahmetarif 11 für Düngemittel, Erden und landwirthschaftliche Erzeugnisse im Verkehr mit der Station Eger. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 12. März 1892. (482)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien - Holland. Mit 1. April lfd. J. wird die Station Salzburg mit nachstehenden Taxen in den Ausnahmetarif Nr. 26 des Rhein- und Mainumschlagtarifes vom 1. Oktober 1886 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 8. März 1892. (483)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt u. Magdeburg und den Stationen der Alt-Damm - Colberger Eisenbahn. Vom 15. März 1892 ab wird im Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits der Artikel „Haus- und Strassenkehricht (ausgenommen Kehricht der Metallverarbeitungsstätten)“ zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben abgefertigt.

Berlin, den 9. März 1892. (484MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal - Güterverkehr. Für die Zeit vom 15. März bis 10. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach Riga und Libau loco gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 14. März 1892. (485)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 16. März d. J. treten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b (Kleie) für den Verkehr zwischen Wien (Oe. U. St. E. G., K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B., Donaukaibahnhof, Lagerhaus), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Klosterneuburg-Weidling, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau einerseits und einer Anzahl Sächsischer Stationen andererseits in Kraft, welche bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren sind.

Dresden, den 14. März 1892. (486)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif Theil I für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Juni 1890 ein zweiter Nachtrag in Kraft, enthaltend

1. Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie der Anlage D.
2. Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.
3. Berichtigung des Nachtrags I vom 1. Dezember 1891.

Die in dem Nachtrage durchgeführte Beschränkung der bedeckten Beförderung von Thonwaaren aller Art auf solche, welche unter den Spezialtarif II fallen, tritt erst am 15. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 11. März 1892. (487)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. kommen für die Beförderung von rohem Erdöl in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Schweighausen, Sulz u. Wald und Walburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach den Stationen Köln, Dortmund und Salzbergen direkte Ausnahme - Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Köln, den 13. März 1892. (488)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frachtnachlässe für Holztransporte von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 bis 31. Dezember 1892 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben ab Barcs transit mit Wasserprovenienz folgende ermässigte Frachtsätze bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Prov. Ausnahmetarif für Holz im Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahnverbande vom 20. Mai 1888	0,40 M. pro 100 kg
den im Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verbandstarife Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen ausländischen Stationen, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2, vom 1. Oktober 1887 bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Verbandstarif Theil II, Heft 2 vom 1. September 1886	0,35 M. pro 100 kg
den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarife Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil IV, 2. Heft, vom 1. März 1890, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Verbandstarif Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1886	35 Cts. pro 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil IV, Heft 2 vom 15. November 1890	4,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg

Diese Frachtbegünstigungen finden bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2000 Wagen während der Begünstigungsdauer, sowie bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen bezw. unter Einhaltung der in vorbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

Die Sendungen müssen nachweislich zu Wasser oder während offener Schifffahrt ab Slatina per Bahn in Barcs einlangen.

Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Šamac, Gunja-Brcka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabsrezepisse und den Wassertransport nachweisende Originalschiffspapiere beziehungsweise der Bahnfrachtbriefe Slatina-Barcs, welche Dokumente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, im März 1892. (489)

K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frachtbegünstigungen für Holztransporte von Sissek. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1892 werden für hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben ab Sissek nachstehende ermässigte Frachtsätze, bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass von dem bestehenden Frachtsatze
Buchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil IV, Heft 2 vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III)	257 Centimes pro 100 kg	
den im nebenstehend bezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil IV, Heft 2 vom 15. November 1890		2,20 Francs pro Tonne = 1 000 kg

Die Frachtbegünstigung nach Buchs transit und Bregenz transit gilt nur für nachweislich nach Belgischen Stationen expedirte, beziehungsweise für nach Belgischen Stationen adressirte Sendungen.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabsrezepisse, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, im März 1892. (490)

K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Spiritus treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Jungbunzlau (B. N. B.) . bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 51 M.

Nach Dresden-Elbkai von Jungbunzlau (B. N. B.) . 95 M.

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 % Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. März 1892. (491)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Schweizerisch-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April 1892 gelangen im vorbezeichneten Verkehre für die Beförderung von Gütern aller Art als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

von	nach Genf transit oder umgekehrt
	Francs Gold für 1 000 kg
Bakov, Station der K. K. priv. Böhm. Nordbahn .	56,57
Reichenberg, Station der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn	59,47

Diese Frachtsätze haben nur Gültigkeit für Sendungen, welche laut Frachtbrief nach Stationen der Linien Bourg-Charolles - Moulins - Montlucon - Guriet-Limoges - Périgueux - Mussidan - Courtras-Libourne-Bordeaux und südlich bestimmt sind oder von diesen Stationen herstammen.

Ausgeschlossen von der Anwendung dieser Frachtsätze sind jene Artikel, welche auf Grund des Reglements für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transitverkehr zur Beförderung überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassen werden.

Wien, am 4. März 1892. (492)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich. Die im Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Schiefer etc., gültig im Kartirungswege, finden auch Anwendung auf Braunstein, gemahlen, regenerirt.

Wien, am 9. März 1892. (493)

Oesterreich. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Frachtnachlässe für Getreide usw. von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1892 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Juli 1892 werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte und Oelsaaten ab Barcs transit mit Wasserprovenienz nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
Lindau	Ausnahmetarif für Getreide usw. im Oesterr.-Ungar.-Lindauer Verkehr	8 kr. Oe. W. pro 100 kg
der Schweiz, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ung.-Schweizerischer Verbandstarif Theil III, 2. Heft, bezw. Oesterr.-Ung.-Schweizer.-Südbadischer Verbandstarif Theil III, 2. Heft	38 Cts. pro 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil III, Heft 2	3,80 Frcs. pro t = 1000 kg
Stationen des direkten Tarifes für den Oesterr.-Ung.-Süddeutschen Getreideverkehr, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadisch. Verbandstarif Theil III, 2. Heft	0,31 ℳ pro 100 kg
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (ausgenommen jener südlich von Rosenheim) und zwar: I. für Mais (Kukuruz) in Körnern nach allen vorbezeichneten Stationen, II. für obengenannte Artikel exklusive Mais (Kukuruz) in Körnern a) nach vorbezeichneten Stationen der Strecken Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Fauerlach-Tölz und Holzkirchen-Schliersee, ferner nach Reichenhall-Marquartstein und Aschau b) nach den übrigen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbandsgütertarif Theil III, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1891	I. 0,40 ℳ pro 100 kg II. ad a) 0,20 ℳ pro 100 kg ad b) 0,40 ℳ pro 100 kg

unter Einhaltung der in den obenangeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen.

Die Transporte müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der obenbezeichneten direkten Verbandstarife direkt abgefertigt werden. — Ausgeschlossen vom Genusse der ermässigten Frachtsätze sind solche Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac und Gunja-Brcka stammen.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse und die, die bedungene Provenienz nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, im März 1892. (494)

K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. April l. J. treten in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag VIII zum Tarife Theil II — Heft 1, enthaltend die Aufnahme der Station Altona in den Tarif, Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Möbel aus gebogenem Holz) und Nr. 38 (Getreide und Mehl), Aenderung bezw. Ergänzung der Nomenklatur der Ausnahmetarife 4 A, 4 B und 20 A, Tarifirung des Artikels „Asphalt-Futtertröge" und Berichtigungen;

b) der Nachtrag VI zum Tarife Theil II — Heft 2 für oben genannten Verband, enthaltend die Aufnahme der Station Altona in den Tarif, Erstreckung der Gültigkeit der im Nachtrag IV mit einem * bezeichneten Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 10 (Jute etc.) für Grammat-Neusiedl und Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung dieser Sätze, endlich Erweiterung des Ausnahmetarifes Nr. 11 (Obst, gedörrt).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. März 1892. (495)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens des Verbandes.

Güterverkehr Lindau und Vorarlberg-Oesterreich. Th. II Heft 2. Am 1. April 1892 treten unter der Bezeichnung Theil II Heft 2 für den Güterverkehr Lindau- und Vorarlberg-Oesterreich in Kraft:

a) der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Lindau, Station der K. Bayerischen Staatseisenbahnen und Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen

einerseits,

b) der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg)

einerseits

und

Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mähr.-Schles. Centralbahn, der K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der pr. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exkl. der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. Leitha)

anderseits.

Gleichzeitig wird die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahn und Schiffahrt Nr. 123 d. d. 22. Oktober 1891 pag. 1719 verlautbarte Anwendbarkeit der in den Tarifen für den Güterverkehr Lindau- und Vorarlberg-Oesterreich Theil II Heft 1 vom 1. November 1891 enthaltenen Frachtsätze auf die Mitbewerbestationen der Anschlussbahnen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Insoferne jedoch für einzelne Relationen nach den Bestimmungen der Tarife Theil II Heft 1 vom 1. November 1891 billigere Frachtsätze, als die durch die Tarife Theil II Heft 2 vom 1. April 1892 zur Einführung gelangenden — resultiren, werden letztere erst mit 16. Mai 1892 angewendet.

Exemplare der mit 1 April 1892 zur Einführung gelangenden Tarifhefte (Theil II Heft 2) sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen und zwar

die ersteren (a) zum Preise von 30 kr. Oe. W. = 50 ₰

die letzteren (b) zum Preise von 60 kr. Oe. W. = 1 ℳ

erhältlich.

Wien, am 12. März 1892. (496)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Namen der betheiligten Verwaltung.

Inländischer Braunkohlen-Verkehr via Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarife vom 1. August 1891. Mit 1. April 1892 tritt zu dem vom 1. August 1891 gültigen Tarife für den inländischen Braunkohlen-Verkehr via Aussig bezw. Bodenbach der Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren, sowie Druckfehler-Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch die betheiligten Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 13. März 1892. (497)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Zucker aller Art,
b) Rohzucker
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege / b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Cellechowitz . . .	a) 1,81 ℳ b) 1,70 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von Cellechowitz . . .	a) 1,76 ℳ b) 1,65 „
Nach Dresden-Elbkai von Cellechowitz . . .	a) 2,17 ℳ b) 2,06 „
Nach Riesa-Elbkai von Cellechowitz . . .	a) 2,41 ℳ b) 2,30 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 % Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 10. März 1892. (498)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft. K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einführung eines neuen Personentarifes. Am 1. April l. J. tritt ein neuer Tarif für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft und den K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen einerseits und der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits über Cellechowitz, Kolin, Okrischko, Pardubitz, Wildenschwert, Smidar und Wostromer in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes liegen bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zur Einsichtnahme auf.

Wien, am 8. März 1892. (499)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Offene Stellen.

Zum Juni oder 1 Monat früher wird für unsere kleine (9 km), aber lebhafte Lokalbahn ein erfahrener Betriebsingenieur gesucht. Solcher muss geprüfter Lokomotivführer sein und längere Zeit in grösseren Werkstätten gearbeitet haben. Er soll als Werkmeister die Betriebsmittel und als Streckeningenieur die Geleise unterhalten. Anfangsgehalt 1 800 ℳ, innerhalb einiger Jahre steigend auf 2 250 ℳ. Den Meldungen sind beglaubigte Zeugnissabschriften beizulegen.

Eisenberg, S. A., den 1. März 1892. (500)
Betriebsverwaltung
der Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

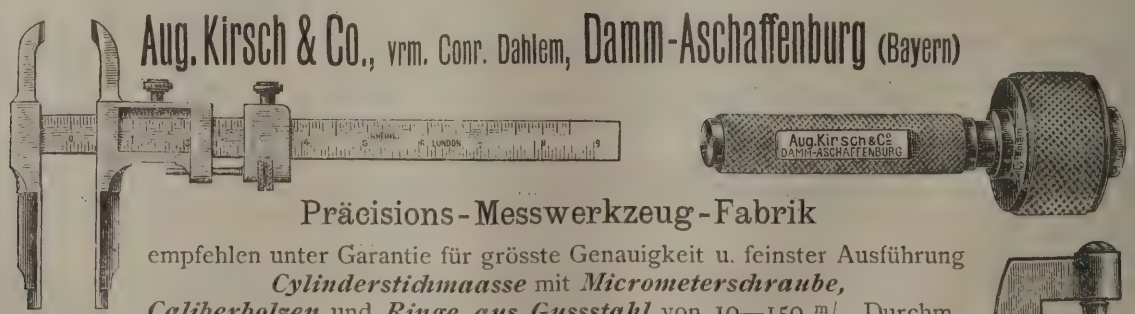
Registrirwaagen-Billets

liefert unter Garantie für exacten Druck und Schnitt nach jedem eingesandten Muster, mit und ohne Controllblatt pro Mille von ℳ 4 an

Georg Hölzer,
Heidelberg.

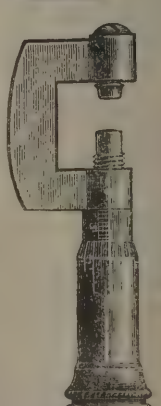
Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)



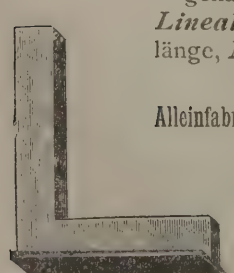
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

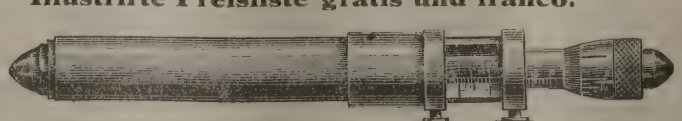
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen



Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 23. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. März 1892.

Inhalt:

Welche Rücksichten kommen bei d. Wahl d. Richtung von Eisenbahnen in Betracht?
Gesetzentwurf, betr. die Kleinbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Landtag und die Wiener Stadtbahn.
Durchführung des Art. 15 des Handels- u. Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche.
Behandlung internat. Fahrplanangelegenheiten.
Deutliche Herstellung der durch das Lichtpausverfahren erzeugten Plankopien.
Ursprungscertifikate für Waaren bei der Einfuhr nach Deutschland.
Transport von Mais u. Fleischwaaren.
Die Wagenleih-Gesellschaften u. der Konzessionszwang.
Bahneröffnungen im Monat Januar d. J.
Betriebseinnahmen im Jan. d J.
Bericht der Brünner Handelskammer für das Jahr 1891.
Die 3 % Südbahnprioritäten und die Italienische Regierung.
Richtige Abfassung d. Eingaben um Tarifbegünstigung u. Gebührenrückersätze.
Entschädigung f. vom Aufgeber beigegebene Schutzdecken.
Die Eisenbahnen in unserer Volksdichtung.
Personalien. Börsenbericht.
Aus Italien:
Bauten und Entwürfe.
Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.
Aus England:
Von den Bahnen südlich der Themse.
Aenderung der Signale auf der Englischen Mittellandbahn.
Die Höchstarife.
Die Englischen Streiks und Arbeiterausstände d. Jahres 1890.
Verkehr zwischen Irland und Grossbritannien.
Die Verbindung der Caledonischen und der Nordbritischen Bahn.
Aus Nordamerika:
Von Newyork nach Chicago in 18 Stunden.
Der Pecosviadukt.
Pennsylvania-Eisenbahn.
Strassenbahnen.
Betriebseröffnungen in Kanada im Jahre 1890/91.
Kanadische Ueberlandbahn.
Chiguecto-Schiffseisenbahn.
Tunnel zwischen Newyork und Brooklyn.
Dividenden.
45 kg schwere Schienen auf Stahlschwellen.
Lokomotiv Kesselexplosionen infolge gebrochener Stehbolzen.
Aus Südamerika:
Brasilien. Uruguay. Ecuador.
Bücherschau:
Franz Ulrich, Personentarifreform und Zonentarif.
Verschiedenes:
Der Norddeutsche Lloyd.
Der schnellste Zug der Welt.
Ein Amerikanischer Zugräuber.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Welche Rücksichten kommen bei der Wahl der Richtung von Eisenbahnen in Betracht?

Aus Graf von Moltke, Vermischte Schriften.

Im Jahre 1843, als das Eisenbahnwesen bei uns in Deutschland sich noch im ersten Stadium der Entwickelung befand, schrieb der damalige Major im Generalstabe von Moltke einen Aufsatz unter der vorstehenden Ueberschrift, welcher in der Cotta'schen Zeitschrift „Deutsche Vierteljahrsschrift" erschien. Wir müssen es mit Freuden begrüssen, dass durch die Herausgabe von Moltke's Schriften der Aufsatz der Vergessenheit entzogen und einem weiten Leserkreise zugänglich gemacht worden ist. Nicht der Umstand, dass eine vor nahezu 50 Jahren ausgesprochene Ansicht über das Eisenbahnwesen an sich schon ein geschichtliches Interesse bietet, nicht die Thatsache, dass jede Geistesarbeit unseres grossen Feldherrn Anspruch hat, voll beachtet zu werden, ist es, welche den Aufsatz als einen hochbedeutenden erscheinen lässt, sondern die beim Studium des Aufsatzes von jedem Leser gewonnene Erkenntniss, dass bei einer heutigen Behandlung des gewählten Themas nicht der erfahrenste Fachmann klarer, das weite Gebiet in den Kernpunkten treffender darstellen könnte. Moltke schildert mit kritischem Blick, mathematischer Sicherheit das Eisenbahnwesen und seine wirthschaftliche Bedeutung und weiss das alles in so ansprechende, allgemein verständliche Form zu kleiden, ist so absolut fern von allen Ueberschwänglichkeiten, ohne andererseits in eine nüchterne Darstellungsweise zu verfallen, dass es geradezu ein Genuss ist, den Aufsatz zu lesen. Wer sich die Aufgabe gestellt hat oder wer im Lehramt verpflichtet ist, über den Gegenstand zu sprechen, kann nichts besseres thun, als sich diesen Moltkeschen Aufsatz zum Muster zu nehmen.

Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert hat zu der Herausgabe eine Vorbemerkung geschrieben und den Text mit erläuternden Anmerkungen, Hinweisen auf die bestehenden technischen Vereinbarungen versehen und es ist an der Hand dieser Notizen geradezu verblüffend, zu finden, wie Moltke in seiner Darstellung es verstanden hat, alle wichtigen bau- und betriebstechnischen Fragen hervorzuheben, alles Nebensächliche dagegen nur zu streifen. Moltke's Aufsatz ist mustergültig für eine populäre Darstellung und wie selten es ist, eine Darstellung populär und dabei doch belehrend zu geben, bedarf wohl weiter keiner Erörterung; denn mit Recht sind die meisten populären Abhandlungen der Erscheinungen auf dem Gebiete der Industrie in den Kreisen der ernsthaft denkenden Leser verrufen.

Sehen wir uns den Inhalt näher an. Nach einer treffenden Einleitung, in welcher Moltke auf die Thatsache hinweist, dass nach den schrecklichen Kriegen im Anfange unseres Jahrhunderts die Thätigkeit der Völker vom Zerstören zum Schaffen übergegangen war, wobei der Herstellung guter Verkehrswege grosse Aufmerksamkeit gewidmet wurde, be-

zeichnet Moltke seinen gediegenen Aufsatz in seiner bekannten Bescheidenheit als eine populäre Darstellung, wie solche in der Regel, wenn die Wissenschaft fertig, den trefflichen rein technischen Werken nachfolge. Und dabei ist doch Moltke's Arbeit die erste, welche über den wichtigen Gegenstand eine vollendete Beschreibung gibt. Herr Geheimrath Streckert weist in seinen Anmerkungen darauf hin, dass wir weder eine andere populäre Abhandlung über das Eisenbahnwesen, noch ein technisches Werk über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen aus dem Jahre 1842 kennen. Diese Thatsache darf man beim Lesen von Moltke's Arbeit nicht übersehen.

Moltke beginnt mit einer Beschreibung des Oberbaues. Er kennt das Gewicht der Schienen, spricht von dem Spielraum an den Stössen, weist auf die Bedeutung der Spurkränze hin und hebt gleich den charakteristischen Unterschied der Eisenbahnwagen gegen andere Fahrzeuge hervor, dass bei ersteren die Räder fest auf den Achsen sitzen. Um die Gefahr des Umwerfens auszuschliessen, muss der Raddurchmesser bei Eisenbahnwagen kleiner sein, als bei gewöhnlichem Fuhrwerk; denn der Schwerpunkt muss tief liegen, zumal der Wagenkasten weit breiter ist, als der Radstand. Dass diese Erwägung in England zur Anwendung normaler Spurweiten geführt hat, ist Moltke's Scharfblick nicht entgangen (Great Westernbahn = 7′ Englische Spurweite, d. s. 2,135 m). Treffend weist er darauf hin, dass auf Eisenschienen dieselbe Last mit der Schnelligkeit von ⅔ Meilen in der Stunde von einem Pferde gezogen wird, welche auf Landstrassen 8–16, auf gewöhnlichen Landwegen 33—66 Pferde erfordert. Dieser Gedanke führt zur Charakterisirung des Eisenbahnwagens und der vorgespannten Lokomotive.

Noch heute gibt es viele Menschen, welche von der Einrichtung einer Dampfmaschine bezw. einer Lokomotive keine Ahnung haben. Wenn auch der Lehrplan der Schulen nach und nach sich dem Zeitgeist und unseren heutigen Lebensbedingungen angepasst hat und den mechanisch-physikalischen Gesetzen und ihrer Nutzanwendung eine ganz andere Bedeutung beigelegt wird als früher, so verlassen doch noch manche junge Leute die Schule, denen die wichtigsten Erscheinungen auf technischem Gebiete unbekannt geblieben sind. Daran ist die Lehrweise nicht ohne Einfluss, bleibt doch so mancher Schüler schwach in der Mathematik, weil der Lehrer nicht die Darstellungsweise besitzt, seinen Zuhörern den trockenen Stoff interessant zu machen. Moltke's seltene Gabe, seine Gedanken in knapper, entsprechender Form auszusprechen, lässt seine Beschreibung der Dampfmaschine als einen mustergültigen Vortrag erscheinen, selbst das Interesse von Naturen zu erwecken, deren Anschauungsvermögen gering ist und die deshalb bald gleichgültig, bald staunend den Einrichtungen gegenüberstehen, deren Wesen sie sich nicht haben klar machen können.

Der Dampfkessel mit den Siederohren, der Feuerbuchse und dem Sicherheitsventil wird auf kaum anderthalb Oktavseiten beschrieben und in seiner Bedeutung als Dampferzeuger vorgeführt, aber so vollkommen klar, dass jedermann erfährt, worauf es ankommt. Bildet das Sicherheitsventil den Nothauslass des Dampfes, so sind die Cylinder die Auswege, wo die nutzbringende Arbeit verrichtet wird. Der Lauf des Kolbens, die Arbeit des Schiebers, das Abblasen des verbrauchten Dampfes, die Kurbeln und Stangen, welche die hin- und hergehende Kolbenbewegung auf die Triebräder als rotirende Bewegung übertragen, werden in ihren Wechselwirkungen geschildert und damit ist die Beziehung zwischen Rad und Schiene gefunden. Die nützliche Reibung (Adhäsion) und die schädliche Reibung werden einander gegenübergestellt und Zugkraft bezw. Zugwiderstand erklärt. Den Zugwiderstand auf horizontaler Bahn gibt Moltke zu $^1/_{300}$ an.

Sobald aber die Bahn ansteigt, folglich die darauf fortzubewegende Last gehoben werden soll, muss die zur Ueberwindung der Reibung ausreichende Kraft noch durch eine neue Kraft vermehrt werden. Das Steigungsverhältniss setzt schliesslich der Fortbewegung die Grenze. Die Zugkraft für ein und dieselbe Last ist auf 1:300 steigender Bahn doppelt so gross, wie auf horizontaler, und umgekehrt ist auf fallender Strecke beispielsweise bei 1:300 die Schwere der Last gerade nur so gross wie die Reibung. Es ist also theoretisch ein Gleichgewicht vorhanden. Bei Neigungen, wenn sie nicht zu stark werden, wirkt die Schwerkraft in Verbindung mit der Dampfkraft fördernd.

Lehrreich und ansprechend sind die Beispiele, welche Moltke in seinen Aufsatz eingefügt hat. So beleuchtet er an der Hand eines gewählten Beispieles die Leistung der Lokomotive, führt den Leser spielend ein in die Beziehungen zwischen Cylinderdurchmesser, Kolbenhub, Triebraddurchmesser und Dampfspannung, welche den Werth der Zugkraft bestimmen und geht dann auf die zu erreichende Schnelligkeit über, welche in erster Linie von der Menge des Dampfes abhängt, den die Maschine in der Zeiteinheit zu erzeugen imstande ist. Die Dampfentwickelung ist wiederum von der Grösse der erhitzten Fläche abhängig. Zugkraft und Schnelligkeit bedingen sich wechselseitig, aber innerhalb bestimmter Grenzen. Die Verminderung der Schnelligkeit über eine gewisse Grenze hinaus kann keine grössere Zugkraft mehr zur Folge haben. Moltke schreibt dazu:

> „So sehen wir auch hier das bekannte Grundgesetz aller Mechanik bestätigt, dass man an Zeit gewinnt, was man an Kraft nachlässt und an Kraft erspart, was man an Zeit einbüsst; denn der mechanische Effekt bleibt ganz derselbe, man möge 10 Pfund 1 Fuss oder 1 Pfund 10 Fuss in einem gegebenen Zeittheil bewegen."

Unter Zugrundelegung verschiedener Cylinder- und Triebraddurchmesser gibt Moltke Beispiele für einzelne Maschinengattungen und untersucht die Beziehungen zwischen Wegelänge und höchster Zuglast in einer Zeiteinheit. Stehen die Geschwindigkeiten im Verhältniss wie $6^1/_4 : 4^1/_4 : 2^1/_2$, so ergibt sich für die eine Maschine das Verhältniss der Lasten wie $1 : 2^1/_2 : 5^1/_2$, d. h. wenn die Maschine noch nicht ganz bis zu einem Drittel langsamer geht, so zieht sie schon mehr als 5 Mal so viel Last. Bei einem anderen Beispiel stehen die Geschwindigkeiten wie 3:2:1, die Lasten dagegen wie 1:3:8. Diese Beispiele sind für die Mehrzahl der Leser lehrreicher als alle Formeln. Der Personenverkehr erfordert die leichtere Lokomotive mit kleinem Cylinder, der Güterverkehr die schwerere mit grossem Cylinder.

Der Einfluss des Winddruckes, der von Glatteis und Schmutz auf den Schienen wird nicht übersehen. Ist die Adhäsion, das Eingreifen der Triebräder unter günstigen Verhältnissen $^1/_7$ des auf den Triebrädern ruhenden Gewichtes, so ist sie unter ungünstigen Verhältnissen oft nur $^1/_{27}$.

Interessant sind auch die Untersuchungen über die bei bestimmtem Zuggewicht auf steigender und fallender Strecke zu erreichenden Geschwindigkeiten, welche Moltke in Tabellenform nach bekannt gegebenen Versuchsfahrten auf Englischen Bahnen zusammengestellt hat. Bei Neigungen von 1:177 kompensiren sich die Berg- und Thalfahrten. In steigender Strecke (1:177) ist die Geschwindigkeit für die Stunde 22,25 km, in fallender 41,52 km, also im Mittel 31,78 km, d. i. annähernd dieselbe, welche erreicht werden könnte, wenn statt einer gleich langen Berg- und Thalstrecke eine horizontale Strecke zu durchfahren wäre. Für letztere gibt die Tabelle 30,93 km Geschwindigkeit. Kompensiren sich die Steigungen, so geht an Zeit und Heizung wesentlich nichts verloren, aber mit der anzuwendenden Kraft liegen die Verhältnisse anders. Eine Maschine, welche auf horizontaler Strecke 5 539 Ctr. zieht, befördert auf einer Steigung von 1:300 nur noch 2 865 Ctr., bei 1:96 nur noch 1 192 Ctr. Steile Ansteigungen auf einer Eisenbahn verlängern den Weg, vermehren die Betriebskosten, vermindern die Schnelligkeit, steigern die Abnutzung und können die Rentabilität des ganzen Unternehmens in Frage stellen. Deshalb müssen Bahnen, namentlich solche für Güterverkehr, thunlichst in einer von der horizontalen wenig abweichenden

Richtung geführt werden. Diese Betrachtung führt zu der Erörterung des Vorspanndienstes und nachdem damit die wichtigsten Betriebseinrichtungen besprochen sind, streift Moltke die Verkehrsfragen. Wir können nichts besseres thun, als an dieser Stelle aus der Vorbemerkung des Herrn Geheimrath Streckert zu der Abhandlung nachstehendes zu entnehmen:

Die Abhandlung enthält eine Fülle zutreffender Aussprüche, deren Wahrheit bei ihrem ersten Erscheinen wohl wenige erkannten, und viele wichtige und scharfsinnige Folgerungen. Dabei ist sie wie alles, was der Feldmarschall schrieb, kurz und bestimmt im Ausdruck, allgemein verständlich und wissenschaftlich wohl begründet. Wir möchten nicht unterlassen, nur auf folgende Aeusserungen, die ein durchweg richtiges Urtheil über die zukünftige Entwickelung des Verkehrs der Eisenbahnen geben, hinzuweisen.

„Personen sind die werthvollste Waare, bei welcher man die höchsten Fahrpreise erheben darf, und deshalb sind bisher fast alle Eisenbahnen wesentlich auf Personenfrequenz berechnet, die Güterfracht aber als Nebensache behandelt worden. Und doch liegt der Zeitpunkt nicht fern, wo man erkennen wird, dass gerade der Gütertransport die Basis alles Eisenbahnbetriebes ist, welcher die Anlagen rentabel machen wird und dass in ihm der eigentliche nationalökonomische Nutzen der Schienenwege zu suchen ist.“

Und weiter heisst es dann:

„Personen verlangen beim Transport unzählige Rücksichten, Güter nur pünktliche und sichere Beförderung.“

Diese vor nahezu 50 Jahren gethanenen Aussprüche haben sich durchaus bewahrheitet.

Moltke führt ferner dem Leser vor, welche Untersuchungen anzustellen sind, um im gegebenen Fall zu entscheiden, ob es vorzuziehen ist, grössere Baukosten aufzuwenden, um thunlichst den kürzesten, den möglichst flach geneigten und geradlinigen Schienenweg zu erlangen oder ob die Verminderung der Baukosten bei einer steileren und gekrümmten Bahn das aus den alljährlichen Mehraufwendungen des theureren Betriebes sich ergebende Kapital ausgleicht. Die Untersuchung des Widerstandes in den Kurven gibt Gelegenheit, die konische Form der Radreifen, die Spurerweiterung und Schienenüberhöhung zu begründen.

Damit sind alle Fragen gestreift, welche für Bau und Betrieb in Betracht kommen und nunmehr werden nach statistischen Quellen Beispiele für Betriebs- und Baukosten gegeben, wobei sich ergibt, dass im mittleren Durchschnitt in Deutschland eine Eisenbahn für die Meile 1/4 Million Thaler kostet. Es sind aber nur eingeleisige Strecken gemeint.

Der Feldmarschall schliesst seinen Aufsatz mit einer kurzen Erwähnung der für die Bahnanlagen noch bestimmend sein könnenden politischen und Territorialverhältnisse.

Wenn man die Abhandlung gelesen hat und sich vergegenwärtigt, welche Thätigkeit Moltke später in Bezug auf die militärische Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen entwickelt hat, wie er zum Heile Deutschlands 1866 und 1870 die Eisenbahnen zum raschen Aufmarsch der Armee nutzbar zu machen wusste, wie er die militärischen Interessen mit dem Verwaltungsapparat der Bahnen zu verquicken verstand, so muss man sich sagen, dass Moltke, dem es vergönnt war, ein halbes Jahrhundert hindurch die Entwickelung des Bahnwesens zu verfolgen, mit Genugthuung den Aufschwung verfolgt haben wird, den dieses, von ihm beim Entstehen voll gewürdigte Verkehrsmittel genommen hat. In der Fachlitteratur des Eisenbahnwesens gebührt der Abhandlung des grossen Feldmarschalls ein bevorzugter Platz. Kolle.

Gesetzentwurf, betreffend die Kleinbahnen.

Dem Preussischen Herrenhause ist der nachstehende Entwurf eines Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung zugegangen:

I. Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen.

§ 1. Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, jedoch weder auf Grund des Art. 41 Abs. 1 der Verfassung des Deutschen Reichs angelegt und betrieben werden, noch auch dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 505) unterworfen oder zu unterwerfen sind, bedürfen zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung. Bahnen, welche 1. hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln oder 2. nicht mit Lokomotiven betrieben werden, sind dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nur dann zu unterwerfen, wenn nach Entscheidung des Staatsministeriums ihnen eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr beizumessen ist, dass sie als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind. Zweifel darüber, ob für eine Bahn die Voraussetzungen zu 1 und 2 vorliegen, entscheidet auf Anrufen Betheiligter das Staatsministerium.

§ 2. Zur Ertheilung der Genehmigung ist zuständig: 1. sofern der Betrieb mit Maschinenkraft beabsichtigt wird: der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, in Verbindung mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde; 2. soweit nicht Betrieb mit Maschinenkraft beabsichtigt ist, und zwar a) sofern Kunststrassen benutzt oder von der Bahn mehrere Kreise oder nicht Preussische Landestheile berührt werden sollen: der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, b) sofern mehrere Polizeibezirke desselben Landkreises berührt werden: der Landrath, c) sofern das Unternehmen innerhalb eines Polizeibezirks verbleibt: die Orts-Polizeibehörde. Wenn die zum Betriebe mit Maschinenkraft eingerichtete Bahn die Bezirke mehrerer Landes-Polizeibehörden berührt, oder in dem Falle der Nr. 2 a die betreffenden Kreise nicht in demselben Regierungsbezirke liegen, bezeichnet der Oberpräsident — falls jedoch die Landes-Polizeibezirke bezw. Kreise verschiedenen Provinzen angehören oder Berlin dabei betheiligt ist — der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Behörde.

§ 3. Die polizeiliche Prüfung erstreckt sich auf: 1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, 2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes, 3. die technische Befähigung und die Zuverlässigkeit der Bediensteten, 4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs.

§ 4. Dem Antrage auf Ertheilung der Genehmigung sind die zur Beurtheilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen, insbesondere ein Bauplan, beizufügen.

§ 5. Sofern ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, ist die Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen beizubringen. Der Unterhaltungspflichtige ist berechtigt, für die Hergabe des Weges ein angemessenes Entgelt zu beanspruchen, ingleichen sich den Heimfall der Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorzubehalten.

§ 6. Die Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen kann ergänzt werden: soweit es sich um Landgemeinden und Gutsbezirke, sowie um Private handelt, durch Beschluss des Kreisausschusses —, soweit eine Stadtgemeinde oder ein Kreis betheiligt ist, oder es sich um einen von Privaten zu unterhaltenden, mehrere Kreise berührenden Weg handelt, durch Beschluss des Bezirksausschusses —, soweit eine Provinz oder ein den Provinzen gleichstehender Kommunalverband betheiligt ist, durch Beschluss des Provinzialrathes. Gegen den Beschluss des letzteren ergeht die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten. Durch den Ergänzungsbeschluss wird unter Ausschluss des Rechtsweges zugleich über die Angemessenheit etwa nach § 5 an den Unternehmer gestellter Ansprüche entschieden. Bei dem Antrage auf Ergänzung der Zustimmung ist der Nachweis der erfolgten Sicherstellung der Unterhaltung und Wiederherstellung des Weges beizubringen.

§ 7. Vor Ertheilung der Genehmigung ist die zuständige Wege-Polizeibehörde und, wenn die Eisenbahnanlage sich dem Bereich einer Festung nähert, die zuständige Festungsbehörde

zu hören. In diesem Falle darf die Zustimmung nur im Einverständniss mit der Festungsbehörde ertheilt werden. Wenn die Bahn sich dem Bereich einer Reichs-Telegraphenanlage nähert, so ist die zuständige Telegraphenbehörde vor der Genehmigung zu hören. Die zu Sicherung des Telegraphenbetriebes erforderlichen Auflagen werden von der nach § 2 zuständigen Behörde im Einverständniss mit der Telegraphenverwaltung festgesetzt. Soll das Geleis einer dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn gekreuzt werden, so darf auch in den Fällen, in denen die Eisenbahnbehörde im übrigen nicht mitwirkt (§ 2), die Genehmigung nur im Einverständniss mit der letzteren ertheilt werden.

§ 8. Ausser den durch die polizeilichen Rücksichten (§ 3) gebotenen Verpflichtungen sind in der Genehmigung zugleich diejenigen zu bestimmen, welchen der Unternehmer im Interesse der Landesvertheidigung und der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu genügen hat.

§ 9. In der Genehmigung von Bahnen, auf welchen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, den Unternehmer jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlussgeleisen für den Privatverkehr anzuhalten. Darüber, ob, wo und in welcher Weise der Anschluss zu gestatten sei, entscheidet diejenige Behörde, welche die Genehmigung ertheilt. Dieselbe hat auch die Verhältnisse des Bahnunternehmers und des den Anschluss zu Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die dem ersteren für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtsweges festzusetzen.

§ 10. In der Genehmigung ist die Sicherstellung für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege, soweit diese nicht bereits erfolgt ist (§ 6), vorzuschreiben. Auch kann eine Frist für die Ausführung der Bahn und für den Beginn des Betriebes festgesetzt und die Erlegung von Geldstrafen für den Fall der Nichteinhaltung derselben, sowie Sicherheitsstellung hierfür gefordert werden. Das Gleiche kann zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmässigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung geschehen.

§ 11. Die Genehmigung ist auf Zeit und zwar längstens auf 50 Jahre zu ertheilen. Sie erfolgt unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplans (§§ 13 und 14) sowie des Widerrufs für den Fall wesentlicher Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes. Aus den im § 3 Nr. 1 und 2 erwähnten Rücksichten können von der nach § 2 zuständigen Behörde auch nachträglich bezüglich des Baues und Betriebes Bedingungen auferlegt werden. Fahrplan und Beförderungspreise unterliegen in Zeiträumen, welche bei der Genehmigung festzusetzen sind, erneuter Prüfung durch dieselbe Behörde.

§ 12. Die Genehmigung für ein Unternehmen, welches von einer Aktiengesellschaft oder von einer Kommanditgesellschaft auf Aktien ausgeführt werden soll, darf erst ausgehändigt werden, wenn der Nachweis der Eintragung in das Handelsregister geführt ist. Ist dem Unternehmen Sicherstellung für die Wegeunterhaltung und Wiederherstellung, für Ausführung der Bahn, für den Beginn oder die Aufrechterhaltung des Betriebes zur Pflicht gemacht (§§ 6 und 10), so muss diese der Aushändigung der Genehmigung ebenfalls vorausgehen.

§ 13. Mit dem Bau von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind, darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan unter Zugrundelegung der in der Genehmigung vorläufig getroffenen Festsetzungen von derjenigen Behörde, welche die Genehmigung ertheilt hat, unter sinngemässer Anwendung der §§ 19 bis 21 des Gesetzes über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 (Gesetzsamml. S. 221) festgestellt worden ist. Dieser Feststellung bedarf es nicht, wenn eine Planfestsetzung nach Maassgabe der bezeichneten Bestimmungen zum Zwecke der Enteignung stattfindet. Wenn aus der beabsichtigten Bahnanlage Nachtheile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfestsetzung gestatten.

§ 14. Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (§ 13) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzende Behörde zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachtheile oder im öffentlichen Interesse für erforderlich erachtet, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener demselben Zwecke dienenden Anlagen hinausgeht.

§ 15. Zum Beginn des Betriebes bedarf es der Erlaubniss der zur Ertheilung der Genehmigung zuständigen Behörde (§ 2). Die Erlaubniss ist zu versagen, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung (§ 3) gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind.

§ 16. Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Aenderungen, ausserdem aber zeitweilig der Prüfung durch die zur eisenbahntechnischen Aufsicht über die Bahn zuständige Behörde (§ 18) zu unterwerfen.

§ 17. Der Fahrplan und die Beförderungspreise sowie die Aenderungen derselben sind öffentlich bekannt zu machen.

§ 18. Für die Angelegenheiten einer für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichteten Bahn, insbesondere für die Aufsicht über die Erfüllung der Bedingungen der Genehmigung ist diejenige Landes-Polizeibehörde zuständig, welche bei der Genehmigung mitgewirkt hat. Die eisenbahntechnische Aufsicht steht der zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörde (§ 2) zu, sofern nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufsicht einer anderen Eisenbahnbehörde überträgt.

§ 19. Die Genehmigung erlischt, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten oder nachträglich gestellten Frist erfolgt.

§ 20. Die Genehmigung kann, abgesehen von dem Falle des Widerrufs (§ 11), zurückgenommen werden, wenn der Bau oder Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder wiederholt gegen die Bedingungen der Genehmigung oder die dem Unternehmer nach diesem Gesetze obliegenden Verpflichtungen verstossen wird.

§ 21. Ueber die Zurücknahme entscheidet auf Klage der zur Ertheilung der Genehmigung zuständigen Behörde (§ 2) das Ober-Verwaltungsgericht.

§ 22. Bei Erlöschen, Widerruf oder Zurücknahme der Genehmigung wird die für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege bestellte Sicherheit, soweit sie für den bezeichneten Zweck nicht in Anspruch zu nehmen ist, herausgegeben. Mangels anderweiter Vereinbarung hat der Wege-Unterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des früheren Zustandes, nöthigenfalls unter Beseitigung der in den Weg eingebauten Theile der Bahnanlage, oder den unentgeltlichen Uebergang der letzteren in sein Eigenthum zu verlangen. Auch abgesehen von dem letzteren Falle gehen solche Theile der Bahnanlage, wenn sie in dem Wege verbleiben, unentgeltlich in das Eigenthum des Wege-Unterhaltungspflichtigen über.

§ 23. Inwieweit bei Erlöschen (§ 19) oder Zurücknahme der Genehmigung wegen Unterbrechung des Baues oder Betriebes (§ 20) die für den fristzeitigen Beginn oder die regelmässige Fortführung des Baues oder Betriebes bestimmten Geldstrafen dem Staat verfallen, entscheidet unter Ausschluss des Rechtswegs der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 24. Jede Bahnunternehmung der im § 1 bezeichneten Art ist verpflichtet, sich den Anschluss anderer Bahnen dieser Art gefallen zu lassen, sofern die Behörde, welche die Genehmigung für die Bahn, an welche der Anschluss erfolgen soll, ertheilt hat, mit Rücksicht auf ihre Konstruktion und ihren Betrieb den Anschluss für zulässig erachtet. Dieselbe Behörde entscheidet auch darüber, wo und in welcher Weise der Anschluss erfolgen soll, regelt in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander und setzt die dem erstgedachten Bahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung vorbehaltlich des Rechtswegs fest.

§ 25. Die Unternehmer von Bahnen der im § 1 bezeichneten Art können die Gestattung des Anschlusses ihrer Bahnen an Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 verlangen, sofern der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der letzteren den Anschluss für zulässig erachtet. Darüber, wo und in welcher Weise der Anschluss herzustellen ist, und über die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlagen zu leistende Vergütung entscheidet, in letzterer Beziehung unter Vorbehalt des Rechtswegs, der Minister der öffentlichen Arbeiten.

§ 26. Wenn eine Bahn unterster Ordnung nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewinnt, dass sie als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln ist, kann der Staat den eigenthümlichen Erwerb desselben gegen Entschädigung des vollen Werthes beanspruchen.

§ 27. Der Erwerb erfolgt unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen des § 42 Nr. 4 a bis d des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, mit der Maassgabe, dass bei Unternehmungen, welche nicht im Besitze von Aktiengesellschaften oder Kommanditgesellschaften auf Aktien sind, der Berechnung der Entschädigung der Reingewinn nach den Bestimmungen des Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (Gesetzsamml. S. 175), dagegen bei Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien nicht nur die als Aktienzinsen oder Dividenden zur Vertheilung gelangenden, sondern auch diejenigen Beträge, welche als Ueber-

schüsse im Sinne des § 16 des Einkommensteuergesetzes zu erachten sind, der Berechnung des 25fachen Betrages nach § 42 Nr. 4 a des Eisenbahngesetzes zu Grunde zu legen, und dass, falls das Unternehmen noch nicht 5 Jahre im Betriebe war, für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Reingewinnes maassgebend ist, sowie dass es, wenn eine Aktiengesellschaft Unternehmer ist, nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesammtentschädigung an die Gesellschaft bedarf.

§ 28. Der Unternehmer ist verpflichtet, über jede Bahn, für welche ihm eine besondere Genehmigung ertheilt worden ist, dergestalt Rechnung zu führen, dass der Reinertrag derselben, und wenn der Unternehmer eine Aktiengesellschaft ist, die von derselben gezahlte Dividende daraus mit Sicherheit entnommen werden kann. Die Vernachlässigung dieser Verpflichtung begründet für den Staat das Recht, die Berechnung der Entschädigung nach dem Sachwerthe (§§ 29 bis 31) zu verlangen.

§ 29. Der Unternehmer kann Entschädigung nach dem Sachwerth verlangen, wenn das Unternehmen noch nicht länger als 15 Jahre im Betriebe ist. Erfolgt die Erwerbung durch den Staat in den ersten 5 Jahren des Betriebes, so werden dem Sachwerth 20 %, erfolgt sie in den nachfolgenden 10 Jahren, so werden demselben 10 % zugeschlagen.

§ 30. Im Falle der Entschädigung nach dem Sachwerth bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als dieselben nach beiderseitigem Einverständnisse auf den Staat übergehen sollen. In die zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Personals und Materials geschlossenen Verträge tritt der Staat jedoch insoweit ein, als dieselben noch nicht erfüllt sind. Für alle Bestandtheile ist der volle Werth zu vergüten.

§ 31. Die Abschätzung und die Festsetzung der Entschädigung für die Bestandtheile des Unternehmens (§ 30) erfolgt nach einem von dem Unternehmer aufzustellenden Inventar, über dessen Richtigkeit und Vollständigkeit erforderlichenfalls zu verhandeln und von dem Bezirksausschusse zu entscheiden ist.

§ 32. Die Festsetzung der Entschädigung (§§ 27 und 29) erfolgt, vorbehaltlich des beiden Theilen zustehenden, innerhalb 6 Monaten nach Zustellung des Festsetzungsbeschlusses zu beschreitenden Rechtwegs, durch den Bezirksausschuss unter sinngemässer Anwendung der §§ 24 bis 29 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874. Der Bezirksausschuss ist auch für das Vollziehungsverfahren zuständig.

§ 33. Auf die Ermittelung der Entschädigung finden die §§ 24 bis 28, auf die Vollziehung der Enteignung die §§ 2 bis 37, auf das Verfahren vor dem Bezirksausschusse und auf die Wirkungen der Enteignung die §§ 39 bis 46 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 sinngemässe Anwendung. Die Entschädigung für Bestandtheile des Unternehmens, welche im Inventar verzeichnet und bei Feststellung der Gesammtentschädigung berücksichtigt, bei der Vollziehung der Enteignung aber nicht mehr vorhanden sind, ist von dem Unternehmer zurückzuerstatten. Für Bestandtheile, welche bei Vollziehung der Enteignung über das Inventar vorhanden sind, ist auf Antrag des Unternehmers von dem Bezirksausschusse nachträglich die vom Staat zu gewährende Entschädigung festzusetzen.

§ 34. Heimfallsberechtigten gegenüber greift das Erwerbungsrecht des Staates gleichfalls Platz. Ihnen ist der volle Werth des Heimfallsrechts zu erstatten.

§ 35. Zur Anlegung von Bahnen in den Strassen Berlins und Potsdams bedarf es Königlicher Genehmigung.

§ 36. Die Bahnen sind verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unter-Beamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staats-Eisenbahndienst in dieser Beziehung und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

§ 37. Die Eisenbahnunternehmungen der im § 1 bezeichneten Art werden der Gewerbesteuer auf Grund des Gewerbesteuer-Gesetzes vom 24. Juni 1891 (Gesetzsamml. S. 205) unterworfen. Auf sie finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben (Gesetzsamml. S. 327), soweit angängig und mit der Maassgabe Anwendung, dass solche Eisenbahnunternehmungen für Privat-Eisenbahnunternehmungen im Sinne des § 4 a. a. Orten nicht zu erachten sind.

§ 38. Die Eisenbahnen der im § 1 bezeichneten Art unterliegen folgenden Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung: 1. Die Unternehmer haben auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmässigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Post-Unterbeamten mit einem Briefsack und, soweit der Platz reicht, auch andere zur Mitfahrt erscheinende Unterbeamte im Dienst gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder, falls solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmässigen Personengeldes zu befördern. 2. Die Unternehmer solcher Bahnen, welche sich nicht ausschliesslich mit der Personenbeförderung befassen, sind ausserdem verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmässigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt: a) Postsendungen jeder Art durch Vermittelung des Zugpersonals zu befördern, und zwar Briefbeutel, Brief- und Zeitungspackete gegen eine Vergütung von 50 ₰ für jede Fahrt, die anderen Sendungen gegen Zahlung des Stückgut-Tarifsatzes der betreffenden Bahn oder, sofern dieser Betrag höher ist, gegen eine Vergütung von 2 ₰ für je 50 kg und das Kilometer der Beförderungsstrecke nach dem monatlichen Gesammtgewichte der von Station zu Station beförderten Poststücke; b) in Zügen, mit welchen in der Regel mehr als ein Wagen befördert wird, eine Abtheilung eines Wagens für die Postsendungen, das Begleitpersonal und die erforderlichen Postdienst-Geräthe, gegen Zahlung der in den Art. 3 und 6 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzblatt S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen festgesetzten Vergütung, sowie gegen Entrichtung des halben Stückgut-Tarifsatzes der betreffenden Bahn einzuräumen. 3. Die Postverwaltung ist berechtigt, auf ihre Kosten an den Bahnwagen einen Briefkasten anbringen und dessen Auswechselung oder Leerung an bestimmten Haltestellen bewirken zu lassen. 4. Die Unternehmer sind verpflichtet, auf Verlangen zu gestatten, dass für Rechnung der Postverwaltung Anschlussgeleise zwischen ihrem Schienennetz und den Postanstalten oder Bahnhöfen des Orts hergestellt, und dass in der Zeit, während welcher der Bahnbetrieb ruht, die Geleise der Bahn von der Postverwaltung gegen eine angemessene Vergütung zur Postbeförderung benutzt werden. Erfolgt eine Einigung nicht, so wird die Vergütung durch Beschluss des Bezirksausschusses festgesetzt.

II. Sonstige Eisenbahnen.

§ 39. Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre nicht dienen, oder mit Bahnen, welche den Bestimmungen der Verfassung des Deutschen Reichs oder des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegen, oder nach § 1 dieses Gesetzes genehmigt sind, derart in unmittelbarer Geleisverbindung stehen, dass ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen, wenn sie für den Betrieb mit Maschinen eingerichtet werden sollen, zur baulichen Herstellung und zum Betriebe polizeilicher Genehmigung.

§ 40. Zur Ertheilung der Genehmigung (§ 39) ist der Regierungspräsident, für den Stadtkreis Berlin der Polizeipräsident, in Verbindung mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde zuständig. Berührt die Bahn mehrere Landes-Polizeibezirke, so bestimmt, wenn sie derselben Provinz angehören, der Oberpräsident, falls sie verschiedenen Provinzen angehören oder Berlin dabei betheiligt ist, der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die zuständige Landes-Polizeibehörde.

§ 41. Die polizeiliche Prüfung erstreckt sich 1. auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, 2. auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der Bediensteten, 3. auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes. Soll eine Bahn, welche an eine dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegende Eisenbahn Anschluss hat, von dem Unternehmer der letzteren angelegt und betrieben werden, so beschränkt sich die Prüfung auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

§ 42. Zur Benutzung öffentlicher Wege bedarf es der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen und der Genehmigung der Wege-Polizeibehörde.

§ 43. Die Bestimmungen der §§ 7 und 13 bis 16 einschliesslich finden auf diese Bahnen gleichmässige Anwendung.

§ 44. Polizeiliche Bestimmungen über den Betrieb auf solchen Bahnen können nur im Einverständniss mit der Eisenbahnbehörde (§ 40) erlassen werden.

§ 45. Die Genehmigung kann zurückgenommen werden, wenn wiederholt gegen die Bedingungen derselben verstossen wird. Ueber die Zurücknahme der Genehmigung entscheidet auf Klage der Behörde (§ 40) das Ober-Verwaltungsgericht.

§ 46. Die eisenbahntechnische Aufsicht und Ueberwachung der Anschlussgeleise erfolgt durch diejenige Behörde, welcher diese Aufgaben bezüglich der dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahn, an welche sie anschliessen, obliegen.

§ 47. Die Bestimmungen der §§ 39 bis 45 finden auf diejenigen Bahnen, welche Zubehör eines Bergwerks im Sinne des allgemeinen Berggesetzes vom 25. Juni 1865 (Gesetzsamml. S. 705) bilden, keine Anwendung. Durch die Bestimmung in § 46 wird das auf dem allgemeinen Berggesetz vom 24. Juni 1865 (Gesetz-

samml. S. 705) beruhende Aufsichtsrecht der Bergbehörden gegenüber diesen Bahnen nicht berührt.

Gemeinsame und Uebergangsbestimmungen.

§ 48. Der nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erforderlichen Sicherstellung bedarf es nicht, wenn das Reich, der Staat oder ein Kommunalverband Unternehmer ist. In wie weit in solchen Fällen von den Bestimmungen des § 11 abgesehen werden kann, wird durch Anweisung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bestimmt.

§ 49. Gegen die Beschlüsse und Verfügungen, für welche die Landes-Polizeibehörden in Verbindung mit den Eisenbahnbehörden zuständig sind, und gegen die Beschlüsse und Verfügungen der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörden findet die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten statt. Im übrigen greifen die nach den Bestimmungen der §§ 127 bis 130 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (Gesetzsamml. S. 195) zulässigen Rechtsmittel Platz.

§ 50. Dieses Gesetz tritt am 1. April 1893 in Kraft. Die Bestimmungen des § 11 Abs. 3, der §§ 16 bis 18, 20 bis 38 und 44 bis 46 finden auf diejenigen der unter I und II bezeichneten Bahnen Anwendung, welche bereits vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bestanden.

§ 51. Eisenbahnunternehmungen der im § 1 bezeichneten Art bedürfen bei wesentlichen Veränderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes einer Genehmigung nach den Vorschriften dieses Gesetzes.

§ 52. Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Minister des Innern betraut.

Die Begründung, welche dem Gesetzentwurf beigegeben ist, lautet in ihrem allgemeinen Theil, wie folgt:

Neben denjenigen Nebenbahnen, welche, obwohl von einfacherer Bau- und Betriebsart als die Vollbahnen, doch Theile des allgemeinen Eisenbahnnetzes bilden und demzufolge den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterstellt sind, entstehen in neuerer Zeit immer zahlreicher Bahnen rein örtlicher Natur, welche nicht als Glieder des allgemeinen Staatsbahnnetzes gelten können, vielmehr bestimmt sind, an dasselbe die davon nicht berührten Ortschaften anzuschliessen. Für Kleinbahnen dieser Art ist Einfachheit und Billigkeit des Baues und Betriebes, sowie die leichte Anpassbarkeit an die Bedingungen des örtlichen Verkehrs eine Lebensfrage. Schon aus diesem Grunde werden an sie die rechtlichen Anforderungen, welche in Bezug auf Bau und Betrieb an die dem allgemeinen Eisenbahnnetze angehörenden Bahnen gestellt werden, nicht erhoben werden können. Bisher entbehrten diese Bahnen unterster Ordnung einer besonderen gesetzlichen Regelung. Ihre Rechtsverhältnisse sind aber bei Anwendung der allgemeinen Gesetze und Verwaltungsbestimmungen keineswegs befriedigend oder auch nur in einer jeden Zweifel ausschliessenden Weise sicher geordnet. Es liegt daher das Bedürfniss zu einem Eingreifen der Gesetzgebung um so mehr vor, als Preussen hinsichtlich der Entwickelung dieses wichtigen Verkehrsmittels hinter manchen ausserdeutschen Staaten und Deutschen Nachbarländern zurückgeblieben ist, während gerade in einem dem Verkehrsbedürfniss entsprechenden Netze solcher einfacheren und billigeren Verkehrsanlagen so ziemlich die einzige Möglichkeit gegeben ist, den ärmeren und minder verkehrsreichen Gegenden Preussens den Segen einer Eisenbahnverbindung zu theil werden zu lassen.

Zu den Gründen, aus welchen das Privatkapital sich in geringerem Maasse, als dies erwünscht und nach Lage der Sache möglich wäre, in Preussen Bahnunternehmungen der bezeichneten Art zugewendet hat, wird auch die Unzulänglichkeit und Unbestimmtheit der Rechtsverhältnisse dieser Bahnen zu rechnen sein.

Eine Gesetzgebung, welche sich das Ziel steckt, die öffentlichen Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen im Zusammenhang zu ordnen, wird von dem leitenden Grundsatz auszugehen haben, dass bei Wahrung der betheiligten öffentlichen Interessen gleichwohl die Beschränkung und Belastung dieser Bahnunternehmungen auf das mit den Rücksichten des Gemeinwohls verträgliche geringste Maass zu beschränken ist, damit die kräftige Entwickelung dieses wichtigen Verkehrszweiges und die Betheiligung des Privatkapitals an demselben nicht gehindert wird. Aus diesem Grunde werden für die kleinen Bahnen dieser Art auch die bezüglichen Vorschriften für Nebenbahnen nicht zum Muster dienen können; ihre Rechtsverhältnisse werden vielmehr selbständig nach der Natur und den Bedürfnissen derselben neu zu ordnen sein.

Dabei kommt zunächst die Abgrenzung gegenüber den dem allgemeinen Eisenbahnnetze angehörigen, dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstellten Bahnen in Betracht. Hierbei wird namentlich bei der Schwierigkeit, eine unter allen Umständen zutreffende feste begriffliche Unterscheidung zwischen beiden Klassen von Bahnen zu geben, in der Ordnung der Zuständigkeit die nöthige Gewähr dafür zu bieten sein, dass einerseits diejenigen Bahnen, welche ihrer Bedeutung nach sich als Glieder des allgemeinen Eisenbahnnetzes charakterisiren, demselben auch rechtlich angeschlossen werden, dass andererseits auch alle Bahnen, bei denen dies nicht der Fall ist, von den damit zusammenhängenden grösseren Beschränkungen und Belastungen frei bleiben.

Ausserdem kommt das Verhältniss der Kleinbahnen zu den Eisenbahnen im engeren Sinne des Wortes vornehmlich noch nach zwei Richtungen in Betracht. Zunächst ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass Bahnunternehmungen, welche bei ihrer Entstehung die Natur von Kleinbahnen haben, mit der Zeit sich zu einer Bedeutung fortentwickeln, welche ihre Eingliederung in das allgemeine Eisenbahnnetz erfordert. Es wird daher die Möglichkeit einer solchen nachträglichen Aenderung der rechtlichen Natur des Unternehmens zu geben, zugleich aber schon im Interesse der Heranziehung des Privatkapitals zu diesen Unternehmungen sorgsam darauf Bedacht zu nehmen sein, dass durch die Veränderung der rechtlichen Natur des Unternehmens dem Unternehmer ein materieller Schaden nicht zugefügt wird.

Sodann kommt die äussere Berührung mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze in Betracht. Bei Niveaukreuzungen gilt es, bei einem etwaigen Widerstreit der Interessen, den dem öffentlichen Verkehrsbedürfniss entsprechenden Ausgleich zu finden. Ferner ist darauf Bedacht zu nehmen, den Kleinbahnen den Anschluss an das allgemeine Eisenbahnnetz unter Beachtung der durch die Betriebsinteressen der diesem angehörenden Bahnen gebotenen Rücksichten zu ermöglichen.

Mit dem Betriebe auf einer bestimmten Bahn, bei welchem die Transportmittel auf anderen Wegen nicht frei verkehren können und auf metallener Unterlage laufen, wodurch die Beförderung von grösseren Lasten zum Theil mit grösserer Geschwindigkeit ermöglicht wird, ist Gefahr für Leben und Gesundheit des Personals, der Passagiere und des Publikums, zum Theil auch eine Schädigung benachbarter Grundstücke verbunden. In dem Gebrauch von Maschinenkraft tritt ein weiteres Moment der Gefahr hinzu, während die häufig vorkommende Benutzung der öffentlichen Wege auch wichtige Interessen der Verkehrspolizei berührt. Es ist daher unerlässlich, den Bau und den Betrieb von Bahnen dieser Art von einer polizeilichen Genehmigung abhängig zu machen und in den wichtigsten Punkten einer laufenden Aufsicht zu unterstellen. Dabei ist davon auszugehen, dass die polizeiliche Kontrole zwar wirksam einer Gefährdung von Leben und Gesundheit oder einer Beschädigung Dritter vorzubeugen haben wird, dass aber durch die Ordnung der Zuständigkeit und der Rechtsmittel die Gewähr dafür zu geben ist, dass von den gesetzlichen Befugnissen ein auch nach der technischen Seite hin sachgemässer Gebrauch gemacht und ein für die Wahrung der betheiligten Interessen hinausgehendes Eingreifen der staatlichen Organe vermieden wird.

Obwohl Bahnunternehmungen dieser Art namentlich dann, wenn sie öffentliche Strassen benutzen, einen mehr oder minder monopolartigen Charakter gewinnen, so wird doch zur Vermeidung nicht unbedingt nothwendiger Einwirkung der Staatsbehörden sowohl von einer staatlichen Prüfung der Bedürfnissfrage, als von einer solchen der finanziellen Sicherheit des Unternehmens im einzelnen abzusehen sein, und zwar ersteres um so mehr, als, wenn der Mitbewerb mehrerer nicht gleichwerthiger Unternehmungen in Frage kommt, zu den als Strasseneigenthümer in der Regel betheiligten Kommunalverbänden das Vertrauen gehegt werden darf, dass sie unter den Konkurrenten die den betheiligten Verkehrsinteressen entsprechendste Wahl treffen werden.

Dagegen ist mit Rücksicht auf den häufig vorkommenden thatsächlichen Ausschluss der Konkurrenz die staatliche Kontrole auch auf den Fahrplan sowie auf die Höhe und die Gestaltung der Fahrpreise zu erstrecken.

Rücksichten des Mitbewerbes bedingen ebenso die Regelung der Voraussetzungen, unter denen eine Kleinbahn sich den Anschluss einer anderen Kleinbahn oder eines Privatgeleises gefallen zu lassen hat.

Ein erheblicher Theil der in Rede stehenden Bahnen wird auf die Benutzung der Strassen und sonstigen öffentlichen Wege angewiesen sein. Es ist daher auch unerlässlich, das Rechtsverhältniss der Bahnunternehmungen zu dem aus öffentlichem Rechte zur Strassen- oder Wegeunterhaltung Verpflichteten, d. h. nach Preussischem Recht in der Regel einem weiteren oder engeren Kommunalverbande sachgemäss zu ordnen. Dabei werden einerseits die Interessen der Wegeunterhaltung, sowie die materiellen Interessen der betheiligten Kommunalverbände, namentlich nach der Richtung hin, sich durch ein angemessenes Entgelt oder durch Ausbedingung eines Heimfallrechts einen billigen Ausgleich für die auf die Strassenanlagen verwendeten Kosten zu verschaffen, sicher zu stellen, auf der anderen Seite aber eine Gewähr dafür zu geben

sein, dass die Kommunalverbände mit dieser Befugniss keinen Missbrauch treiben und durch unangemessene Forderungen die Entwickelung der Bahnen unterster Ordnung nicht gefährden oder beeinträchtigen.

Die Heranziehung der Bahnunternehmungen dieser Art zu den Steuern des Staats wird unter dem Gesichtspunkte zu erfolgen haben, dass sie nicht der besonderen Besteuerung der dem Gesetze vom 3. November 1838 unterstellten und durch dieses Gesetz vielfach bevorzugten Bahnen, sondern in gleicher Weise wie andere Unternehmungen, in denen das Privatkapital seine Verzinsung sucht, der allgemeinen Gewerbesteuer nach dem Gesetze vom 24. Juni 1891 zu unterwerfen sind.

Neben den staatlichen Interessen, welche gegenüber den Bahnen unterster Ordnung in Betracht kommen, sind auch die Interessen des Reichs, und zwar diejenigen der Landesvertheidigung und der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung betheiligt. Auch diesen gegenüber wird an dem leitenden Grundsatze festzuhalten sein, dass im Interesse der Verkehrsentwickelung die Beschränkungen und Belastungen der Kleinbahnen auf das mit der Wahrung der betheiligten Reichsinteressen verträgliche geringste Maass einzuschränken sind.

Ebenso wie die Rechtsverhätnisse der dem öffentlichen Verkehre dienenden Kleinbahnen sind auch diejenigen der Privatgeleise, welche an Bahnen aller Art, die dem öffentlichen Verkehre dienen, anschliessen, zur Zeit nicht nach ihrer besonderen Natur und nach ihren Bedürfnissen einheitlich geordnet Es empfiehlt sich daher, mit der Regelung der Rechtsverhältnisse der Kleinbahnen eine solche für jene Anschlussgeleise, wenigstens soweit sie für den Betrieb mit Maschinenkraft eingerichtet sind, zu verbinden und dabei im Interesse der Verkehrsentwickelung gleichfalls den Grundsatz zur Geltung zu bringen, dass zwar den betheiligten Sicherheitsinteressen in vollem Umfange Rechnung zu tragen, aber jede dadurch nicht nothwendig bedingte Beschränkung und Belastung der bezeichneten Verkehrsunternehmungen zu vermeiden sei

Reichsrechtliche Bedenken im Hinblick auf die Bestimmungen der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 stehen der Ordnung der Materie im Wege der Landesgesetzgebung aus dem Grunde nicht entgegen, weil nach § 6 der Gewerbeordnung Eisenbahnunternehmungen von deren Bestimmungen ausgenommen sind, und Bahnunternehmungen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, in diesem Sinne als Eisenbahnunternehmungen auch dann anzusehen sind, wenn sie sich lediglich auf den Betrieb von Strassenbahnen mit Pferden beziehen. Für die Anschlussgeleise, welche den Charakter eines selbstständigen gewerblichen Unternehmens nicht haben, kommen aber nur die Bestimmungen der §§ 16 ff. über die Genehmigung und Kontrole der Dampfkessel und Dampfmaschinen in Betracht, bezüglich deren der Entwurf sich innerhalb des der Landesgesetzgebung gelassenen Spielraums bewegt.

Mittheilungen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 15,492 km lange Strecke Hassfurt-Hofheim der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 685 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Bestimmungen in Art. II § 17 der technischen Einheit im Eisenbahnwesen (zulässige Mindestmaass der Kuppelungsbügel) (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 726 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 746 vom 9. d Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag auf Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit im äusseren Dienste der Vereinsbahnen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 750 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des technischen Ausschusses, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 795 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Wegfall der Ursprungsatteste beim Versand gewisser Artikel nach Frankreich (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 810 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 824 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Landtag und die Wiener Stadtbahn.

Mehrere der in der Oesterreichischen Reichshälfte zusammengetretenen Landtage haben schon in den ersten Sitzungen die verschiedenen provinziellen Eisenbahnangelegenheiten, betreffend vielfache Wünsche und Beschwerden, vorgebracht. Wir gedenken dieselben zum Schlusse der voraussichtlich kurzen Landtagssession gruppenweise zusammengestellt in dieser Zeitung mitzutheilen, besonders wichtige Fragen aber noch früher zu besprechen. Eine solche bilden die Verkehrsanlagen und besonders die der Wiener Stadtbahn. Eine über deren Verzögerung gestellte Interpellation beantwortete der Statthalter. Er führte nämlich aus, dass, trotzdem die Vorlagen über die Verkehrsanlagen erst in der Nachsession, voraussichtlich in der ersten Hälfte des Monats Mai, zur Erledigung im Reichsrathe gelangen werden, sei doch eine Verzögerung in der Vorbereitung des Baubeginnes der Verkehrsanlagen in keiner Weise eingetreten. Es werden die erforderlichen technischen und administrativen Vorarbeiten in der Zwischenzeit durch die Regierung und ihre Organe gefördert, als ob die gesetzliche Sicherstellung der Verkehrsanlagen bereits erfolgt wäre. Auch für den Fall, wenn das Gesetz bereits erlassen worden wäre, müssten diese Vorarbeiten in derselben Ausdehnung durchgeführt werden. Es erfolgt die Ausführung des Generalprojektes für sämmtliche Stadtbahnlinien, auch für jene, welche von der Privatunternehmung ausgeführt werden sollen. Die Fertigstellung ist bis Ende März zu gewärtigen. Mit dieser Arbeit ist ein eigenes Büreau der Generaldirektion der Eisenbahnen beauftragt. Bei allen Bahnanlagen ist es unerlässlich, dass dem Beginn der Bauten eine längere Vorbereitungszeit vorausgehe, welche für sachlich schwierige und zeitraubende Verhandlungen mit den Interessenten verwendet wird, ferner müssen die Arbeiten der Strassen- und Trassenkommission, die politische Begehung, die Regelung der Enteignungsverhältnisse und anderes erledigt werden. Um diese Zwischenzeit auszunützen, hat das Handelsministerium, parallel mit der Projektausführung, das Dienstprogramm für die Stadtbahn ausarbeiten lassen, die Frage der Bahnanschlüsse, die Frage der einzuführenden Wagen usw. der Berathung zugeführt. Der Statthalter bespricht dann die Vorarbeiten für die Wienregulirung, die Sammelkanäle, die Hafenfrage usw. und fährt dann fort: Die im Handelsministerium im Zuge befindlichen Vorberathungen für die baldmögliche Inangriffnahme der Arbeiten gehen aber noch weiter; einerseits sind bereits jene Erhebungen und Verhandlungen eingeleitet worden, welche nöthig sind, um sofort nach der legislativen Genehmigung des Programms zur Konzessionirung der einer Privatunternehmung zu überlassenden Theile der Stadtbahn, an die Aufstellung der Kommissionen, an das abzuschliessende finanzielle Uebereinkommen zu schreiten. Nach Würdigung dieser mühevollen Vorarbeiten, welche zum Theil ganz neue Probleme behandeln müssen, wird nicht zu verkennen sein, dass die Regierung und alle betheiligten Faktoren alles aufgeboten haben, die Vorbereitungen für die Frage öffentlicher Arbeiten mit dem Aufgebote aller Kräfte derart zu fördern, dass, ungeachtet der Vertagung der legislativen Behandlung des Gegenstandes, eine Verzögerung der Bauarbeiten keinesfalls eintritt, und dass die Arbeiten genau denselben Verlauf nehmen, als wenn die Vorlage in der letzten Session des Reichsrathes fertiggestellt worden wäre. Was die Frage anbelangt, ob nicht sofort an die Beseitigung der Linienwälle gegangen werden könne, so ist hervorzuheben, dass es eine unbegründete Annahme wäre, als ob diese Beseitigung durch die Rücksicht auf die nicht genügend fortgeschrittenen Projektarbeiten behindert würde. Die Trasse der Bahn steht so weit fest, dass die verhältnissmässig kurze Strecke, in welcher sie den Linienwall berührt, mit Verlässlichkeit bestimmt werden kann. Diese Arbeiten seien daher keinesfalls behindert und können sofort in Angriff genommen werden.

Durchführung des Art. 15 des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche.

Die K. K. Generalinspektion macht in einem Erlasse an die Bahnverwaltungen aufmerksam, dass gemäss diesem Art. 15 bezw. der im Schlussprotokolle zu diesem Artikel abgegebenen Erklärung es als unzulässig erscheint, wenn die Anwendung der ermässigten Tarife von der inländischen Provenienz abhängig gemacht werden. Es ist daher jede derartige Beschränkung fernerhin unstatthaft, und bei etwaigem Vorkommen in noch in Geltung befindlichen Tarifen, bezw. Publikationen, als nicht bestehend zu betrachten. Die Bahnverwaltungen wurden daher eingeladen, sowohl ihre Tarife, als ihre

im „V. B. f. E. u. Sch." veröffentlichten Tarifbegünstigungen einer genauen Durchsicht zu unterziehen und etwa vorhandene Beschränkungen der oben angedeuteten Art auch formell zu beseitigen.

Behandlung internationaler Fahrplanangelegenheiten.

Das K. K. Handelsministerium hat die Wahrnehmung gemacht, dass Oesterreichische Bahnverwaltungen ausser den allgemeinen internationalen Fahrplankonferenzen auch spezielle Berathungen in Fahrordnungsangelegenheiten mit ausländischen Bahnen abzuhalten pflegen, ohne die eigene Staatsaufsichtsbehörde von dem Stattfinden, noch auch von dem Zwecke und Erfolge solcher Spezialkonferenzen zu verständigen. Das Handelsministerium machte daher die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam, dass dieser Vorgang mit mehreren (speziell angeführten) Erlässen desselben nicht im Einklang stehe, weshalb ihnen dieselben zur allgemeinen Danachtung in Erinnerung gebracht wurden.

Deutliche Herstellung der durch das Lichtpausverfahren erzeugten Plankopien.

Da die durch das Lichtpausverfahren erzeugten Plankopien der erforderlichen Deutlichkeit entbehren, wurden von der K. K. Generalinspektion die diesbezüglichen wiederholten Erlässe den Bahnverwaltungen mit dem Beifügen in Erinnerung gebracht, dass in Hinkunft alle diesen Erlässen nicht entsprechenden Lichtpausen zurückgewiesen werden müssten.

Ursprungscertifikate für Waaren bei der Einfuhr nach Deutschland.

Das K. K. Handelsministerium hat den Handels- und Gewerbekammern die derzeitigen Bestimmungen bezüglich der aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland eingeführten Waaren mit Berufung auf die betreffenden Positionen des Zollvertrages bei mehreren Artikeln wie folgt (auszugsweise) bekannt gegeben: 1. Weizen, Roggen, Hafer, Hülsenfrüchte, Gerste und Mais bedürfen keines konsularamtlich ausgestellten Ursprungszeugnisses. 2 Bei Bettfedern, gereinigt und zugerichtet, Bau- und Nutzholz in der Richtung der Längsachse geschlagene oder auf anderem Wege als durch Bewaldrechtung vorgearbeitet oder zerkleinert, Fassdauben, ungeschälten Korbweiden und Reifenstäben, Naben, Felgen und Speichen, Bau- und Nutzholz in der Richtung der Längsachse gesägt, nicht gehobelten Brettern, gesägten Bunthölzern und anderen Säge- und Schnittwaaren ist der Ursprung durch behördliche Atteste, eventuell in beglaubigter Uebersetzung oder in anderer Weise (Vorlegung von Fakturen, Originalfrachtbriefen, kaufmännischen Korrespondenzen usw.) glaubhaft nachzuweisen. 3. Hinsichtlich aller übrigen bei der Einfuhr in Deutschland zollbegünstigt zu behandelnden Waaren genügt der allgemeine Nachweis, dass die betreffende Waare aus dem freien Verkehre Oesterreich-Ungarns kommt, und zwar ohne Beibringung spezieller Ursprungs-Nachweisungspapiere. 4. Für den kleinen Grenzverkehr sind noch weitergehende Erleichterungen als zulässig erklärt.

Transport von Mais und Fleischwaaren.

Der Handelsminister hat, einer Petition der Krakauer Ackerbaugesellschaft entsprechend, eine Tarifermässigung auf den Staatsbahnen bei Maistransporten aus Rumänien, Bukowina, Ungarn für Galizische landwirthschaftliche Brennereien angeordnet. — Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen haben ferner allen Waarenexpeditionsfirmen Kongresspolens eine Verordnung der Oesterreichischen Regierung angezeigt, wonach die Oesterreichische Grenze für den Import von geselchten Fleischwaaren und für Schaffleisch überhaupt gesperrt sei.

Die Wagenleih-Gesellschaften und der Konzessionszwang.

Die Oesterreichische Eisenbahnverkehrsanstalt, die sich vorzugsweise mit Wagenleihen befassen wird, hatte vor ihrer kürzlich erfolgten Konzessionirung noch den dagegen erhobenen Protest der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien zu bekämpfen. Diese übte mit den mit ihr kartellirten zwei Wagenleih-Unternehmungen in Budapest ein wahres Monopol und machte sich die auf dieselben angewiesenen Eisenbahnen geradezu tributär. Die regierungsseitige Vereinskommission ist jedoch über den Protest hinweggegangen und ist die Konzessionirung, wie erwähnt, erfolgt.

Bahneröffnungen im Monat Januar d. J.

Obwohl wir solche Eröffnungen sofort nach deren Bekanntwerden in dieser Zeitung mittheilen, so wollen wir doch der Gepflogenheit des „V.-Bl. f. E. u. Sch.", die während eines Monats erfolgten Bahneröffnungen noch einmal zusammenzustellen, deshalb folgen, weil gewöhnlich dann erst die Länge der betreffenden Bahn bekannt wird.

Im Monat Januar hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 4,486 km erfahren, und zwar durch die am 28. erfolgte Eröffnung der Strecke Turje-Zala-Szt. Groth der Transdanubischen Vizinalbahn-Aktiengesellschaft (Westungarische Lokalbahnen).

Betriebseinnahmen im Januar d. J.

In jenem Monat wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 528 119 Personen und 7 309 125 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 291 379 fl. erzielt, das ist für das Kilometer 760 fl. Im gleichen Monat 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 5 896 556 Personen und 7 014 428 t Güter 20 439 050 fl. oder für das Kilometer 763 fl., daher resultirt für den Monat Januar d. J. eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses um 0,8 %.

Das auf Grund der im Monat Januar d. J. auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen erzielten Einnahmen für das Jahr ermittelte kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9 228 fl., und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1891 mit 9 156 fl. berechneten Ergebnisse um 72 fl. oder 0,8 % günstiger. Von den 125 Bahnen hatte im Januar 1892 die höchste kilometrische Einnahme die Wiener Verbindungsbahn 94 980, dann die Aussig-Teplitzer Bahn mit 38 160 und die Kaschau-Oderberger Bahn mit 30 204 fl.

Bericht der Brünner Handelskammer für das Jahr 1891.

Diesem Bericht ist folgendes zu entnehmen: Auch in Bezug auf das Eisenbahnwesen sei das Jahr 1891 als ein Uebergangsstadium zu betrachten. Mehr oder minder bestimmt auftretende Verstaatlichungsgerüchte, welche sich auf wichtige Linien des Kammerbezirkes bezogen, gingen Hand in Hand mit dem Fallenlassen spruchreifer Projekte und mit der konservativen Zurückhaltung seitens der betreffenden Bahnverwaltungen. Die bedeutsame Frachtentarifreform für die Staatsbahnen ermangelte bisher der Parallelaktion seitens der Privateisenbahnen des Bezirks, eine Lücke, die gewiss rascher ausgefüllt sein würde, wenn das offizielle Eisenbahnprogramm, namentlich was Mähren anbelangt, dem gesteckten Ziele, seien es nun Verstaatlichung oder autoritäre Tarife, etwas offener und energischer an den Leib rücken wollte.

Die 3 % Südbahnprioritäten und die Italienische Regierung.

Ein Kurssturz dieser Prioritäten vollzog sich in Paris und wurde in Wien fortgesetzt. Als wahrscheinlicher Grund wird das Gerücht bezeichnet, wonach die Italienische Regierung angeblich eine 20 % Kuponsteuer einzuführen beabsichtigt. Das Gerücht ist inzwischen entschieden dementirt worden, aber ganz abgesehen davon hat die Südbahn von einer Kuponsteuer in Italien absolut nichts zu besorgen. Die Annuität, welche die Italienische Regierung der Südbahn für deren Lombardisch-Venetianisches Netz eingeräumt hat, ist ausdrücklich als eine fixe, „von jeder gegenwärtigen oder künftigen direkten oder indirekten Steuer oder von jeder Beitragsleistung zu Zwangsanlehen in Italien" befreite Nettosumme, festgestellt, die „in keinem Falle aus welchem Grunde immer wird reduzirt werden können". Diese, jeden Zweifel ausschliessende Vertragsbestimmung schützt die Südbahn vor jeder wie immer gearteten neuen Steuer und auch vor einer etwaigen Italienischen Kuponsteuer.

Richtige Abfassung der Eingaben um Tarifbegünstigung und Gebührenrückersätze.

Wegen rascher Erledigung solcher Eingaben werden die Parteien von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufmerksam gemacht, bei Einsendung einer grösseren Anzahl von Frachtbelegen darüber ein Verzeichniss anzuschliessen, in welchen die Belege nach Datum, Auf- und Abgabestation geordnet, ferner das Gewicht nach dem Tarife abgerundet und der rückzuvergütende Betrag ziffermässig angegeben ist; überdies ist jene Nummer des amtlichen Fachblattes („Vasuti és közlekédesi közlöny") anzuführen, in welcher die Frachtbegünstigung veröffentlicht wurde, auf Grund welcher die fragliche Begünstigung oder der Rückersatz ausgesprochen wird. Ohne Verzeichniss einlangende derartige Eingaben werden ohne Verhandlung hierüber den Parteien rückgestellt. Seitens der Direktion werden die Drucksorten hierfür den Parteien unentgeltlich verabfolgt und die nöthigen Aufklärungen ertheilt. Schliesslich werden die Parteien aufgefordert, solche Gesuche über Sendungen Ungarischer von solchen Oesterreichischer oder ausländischer Provenienz abzusondern.

Entschädigung für vom Aufgeber beigegebene Schutzdecken (Rechtsfall).

Die von einem Aufgeber zum Schutze seiner im offenen Wagen verladenen Waare beigegebenen Schutzdecken geriethen auf der Bahn in Verlust. Der hierfür von ihm eingeklagte Ersatzbetrag wurde von der II. Instanz nach den Bestimmungen

des § 68 B.-R. bemessen, weil diese Decken ebenso wie jede andere Waare und als nicht der Bahn geliehen zu behandeln sind. Die Königliche Kurie bestätigte aber das Urtheil des Bezirksgerichts, womit dem Kläger der geforderte volle Ersatz zugesprochen wurde, aus folgenden Gründen: Der dem Kläger durch den Verlust der Decken zugefügte Schade kann, da dessen Höhe in einer anderen Weise nicht konstatirbar ist, nur durch den ihm über den geforderten Betrag aufzuerlegenden Schätzungseid erwiesen werden. Der Kläger hat die Decke nicht zur Verfrachtung, sondern zur Benutzung während des Transportes der Eisenbahn übergeben, daher der § 68 des B.-R. in diesem Falle nicht angewendet werden kann (Röll'sche Sammlung Nr. 41 ex 1890).

Die Eisenbahnen in unserer Volksdichtung.

Im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hielt der sich mit litterarischen Eisenbahnfragen eifrigst beschäftigende Beamte der Universitätsbibliothek Dr. Ortner über dieses Thema einen fesselnden Vortrag. Er schilderte in vielen glücklich gewählten Proben aus den Dichtungen Kaltenbrunner's, Fritz Reuter's, Stelzhammer's, Peter Rossegger's, Anzengruber's, Schadek's, Capilleri's u. a. m., wie sich die Volkspoesie der Eisenbahnen bemächtigt und sie bald als ernstes, bald als heiteres Motiv benutzt hat. Der Vortrag behandelt nicht nur das Thema gründlich und erschöpfend, sondern bot auch eine Fülle köstlichen Humors, der seine Wirkung nicht verfehlte, und mit lebhaften Beifall belohnt wurde.

Personalien.

Der kommerzielle Direktor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Albert Schober, welcher sich bei der Durchführung des Personenzonentarifes grosse Verdienste erworben und hierüber auch in dieser Zeitung geschrieben hat, ist von Seiner Majestät dem König in den Ungarischen Adelsstand mit dem Prädikat von Galgóczy erhoben worden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Sowohl in Wien als in Budapest berathen gegenwärtig die von den beiderseitigen Regierungen einberufenen Enqueten über die Durchführung der Valutaregulirung; — die ersehnte Stetigkeit des Geldwesens unserer Monarchie auf Grund der Goldwährung wird bald zur hocherfreulichen Thatsache. Ein nicht minder erfreuliches Ereigniss ist die Ernennung des bekannten Nationalökonomen und Professors an der Pester Universität Julius Katz zum Gouverneur der Oesterreichisch-Ungarischen Bank, dessen bisherige Thätigkeit die erfolgreichste Mitwirkung zur Stabilisirung unserer Valuta erwarten lässt. Dem gegenüber nahmen zwar die finanziellen Krisen in Griechenland, Italien und Spanien wenig Einfluss auf die Börse; desto mehr aber die unbefriedigenden Einnahmen unserer Eisenbahnen. Erst gegen Ende der Woche erholten sich dieselben etwas von dem Tiefstande ihrer Kurse, als das Ausland als Käufer auftrat. So notiren noch immer niedriger als in der Vorwoche: Nordbahn 2830,—, Carl Ludwigbahn 210,50,—, Nordwestbahn 208.—, Elbethalbahn 227,25 und Staatsbahn 281,50. Böhmische Bahnen waren wegen der anhaltenden Flauheit in der Kohlenverfrachtung sehr gedrückt, obzwar mehrere derselben mit der Umwandlung ihrer hochverzinslichen Prioritäten beschäftigt sind und die Regierung von ihren Ansprüchen auf eine diesfallige Gewinnbetheiligung etwas abzugehen scheint. Südbahn war infolge von Deckungskäufen in ziemlicher Nachfrage.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Sardinische Sekundärbahnen. Gegen den weiteren Ausbau dieses Bahnnetzes in Schmalspur haben mehrere betheiligte Ortschaften, wie z. B. Cagliari, bei der z. Zt. in Frage kommenden Baustrecke Iglesias-Monteponi sich ausgesprochen.

Venedig-Trient. Während bezüglich dieser kürzesten Verbindungslinie zwischen den genannten 2 Hauptorten auf Oesterreichischer Seite bereits Ende September 1891 eine regierungsseitige Abordnung von Trient aus durch das Valsuganer Gelände bis nach der Landesgrenze bei Tezzo (Grigno) eine Begehung des für die Linie in Frage kommenden Zuges der Bahn vorgenommen hat, ist nach dem „Adriatico" auf Italienischer Seite noch nicht endgültig festgestellt, ob die mit geringen Kosten zu ermöglichende kurze Anschlussstrecke von Primolano aus nach Bassano oder direkt nach Mestre laufen soll.

Massa Marittima-Follonica. Diese Linie, über deren Bau eingehende Verhandlungen mit dem Mittelmeernetz schweben, soll nicht allein den Zweck haben, einen reichen Landstrich an die Küstenbahn Genua-Pisa-Rom anzuschliessen, sondern auch für die Ausbeute des Massetano an Kupfer, silberhaltigem Blei usw. eine bequeme Beförderung nach dem Hafen von Follonica zu gewähren, und ferner den Betrieb und die Ausbeutung der reichen Eisenminen zu ermöglichen, welche gegenwärtig aus Mangel an Verkehrswegen brach liegen müssen.

Ab Palestrina zur Linie Rom-Segni. Der nach den Anweisungen des Oberen Rathes der öffentlichen Arbeiten umgeänderte Entwurf weist eine Länge von rund 6 km (mit einem Kostenaufwand von 520 000 L. zu erbauen) nach, bei welcher das stärkste Gefälle 2,725 % beträgt. Die Spurweite ist auf 0,95 m bemessen und ausser dem Bahnhof Palestrina ein solcher zu Valvarina vorgesehen.

Neapel-Caserta-Piedimonte d'Alife. Für diese schmalsurige Lokalbahn liegen dem Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten 3 Entwürfe vor, und es soll der von dieser Behörde festzustellende seitens der Provinzialverwaltung Caserta einen namhaften Zuschuss erhalten. Dem bezüglichen Vertragsabschluss soll die Bestellung einer Sicherheit von 50 000 L. vorausgehen.

Die Spurweite wird 0,95 m und die grösste Neigung nach dem Entwurf Guacci 2,6 % betragen. Der Entwurf veranschlagt die Kosten mit Einschluss des Fahrparkes auf rund 6 310 000 L.

Die 72,25 km lange Linie soll, von Neapel ausgehend, die Ortschaften Secondigliano, Giugliano, Sant' Antimo, Aversa, Trentola, Teverola, Casaluce, Sa. Maria di Capua vetere, Casapulla, Casagiove, Caserta, San Leucio, Castelmorrone, Piara di Cajazzo, Alvigiano, Dragoni, Alife und Piedimonte berühren, wird somit, abgesehen von dem Nutzen für das von ihr durchzogene Gelände, den Besuchern Neapels von bedeutendem Werth für Ausflüge sein.

Aetna-Ringbahn. Nach Berichten aus Catania hat die als Unterkonzessionärin des Unternehmens anzusehende Gesellschaft die Arbeiten vorläufig eingestellt und einen grossen Theil der hierfür Angestellten entlassen.

Bologna-Verona. Auf Anlass der Provinz Bologna sind Abgeordnete der weiteren Provinzen Verona, Mantua und Modena sowie von 19 an dem Bau dieser Linie wesentlich betheiligten Ortschaften zusammengetreten, um bei der Regierung Schritte zu beantragen, welche die rechtzeitige Durchführung des Baues dieser Linie bezwecken. Nach dem Gesetz vom 5. Juni 1882 sollte die Bahn im Rechnungsjahr 1892/93 vollendet sein, nach den gegenwärtigen Verhältnissen bezw. der Zurückstellung des Entwurfes würde dies jedoch nicht möglich sein.

Sant' Arcangelo-Fabriano. Auch bezüglich dieser Linie, welche gesetzlich in 1897 zur Betriebseröffnung gelangen soll, liegen ähnliche Schritte seitens der betheiligten Bevölkerungen vor.

Genua-Ovada-Asti. Der Tunnel Alice Belcolle, 1 924 m lang, welcher von beiden Enden (November 1889 und Januar 1890) in Angriff genommen war, ist Mitte Januar durchgeschlagen worden. Die mit Genauigkeit durchgeführte Bohrung hätte eher beendigt sein können, wenn nicht durch zahlreiche Wasseradern, auf welche man bei der Arbeit stiess, wesentliche Schwierigkeiten und Verzögerungen entstanden wären.

Bei dem Tunnel von Cremolino, 4 km von Ovada, bei dem der nämliche Uebelstand zu Tage trat, wird derselbe theilweise insofern nutzbar gemacht, als die Gemeindeverwaltung Ovada wenigstens die bedeutenderen der Felsenquellen abfangen lässt und durch ein Röhrenwerk nach der Stadt leitet, welches unterwegs zugleich die Bahnhöfe Molare und Ovada versorgt. Die von den Quellen gelieferte Wassermenge beträgt 300 cbm in der Stunde.

Messina-Patti-Cerda. Die Bauloose ab Tusa bis Cefalù sind in Angriff genommen.

Neuer Hauptbahnhof Florenz. Nach zeitraubenden Ermittelungen hat der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten nunmehr den von der Verwaltung des Adrianetzes eingereichten Entwurf genehmigt, welcher den neuen Hauptbahnhof an das Marsfeld legen will. Kostenanschlag 2 000 000 L.

Tortona-Castelnuovo-Scrivia. Nach dem von den beiden Städten dem Ministerium eingereichten Entwurf soll diese Linie 9 km lang sein, mit Einschluss des Rollmaterials rund 1 000 000 L. kosten und von der Betriebsgesellschaft für die Trambahn Sale-Tortona-Monleale seiner Zeit betrieben werden.

Varese-Porto Ceresio. Der Bau, auf rund 3 000 000 L. Kosten veranschlagt, ist in Angriff genommen worden und soll in 2 Jahren beendigt sein. — Nachdem die Regierung einen kilometrischen Zuschuss von 3 000 L. auf 70 Jahre bewilligt hat, verzichtet die Verwaltung des Mittelmeernetzes auf die seitens der einzelnen Gemeinden im vergangenen Frühjahr angebotenen Beihilfen, um so mehr, weil dieselben an die Bedingung der Theilnahme an den Einkünften geknüpft wurden und dies nach den Satzungen nicht zulässig erscheint.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Rom. Zwischen der Römischen Gesellschaft für Trambahnen und Omnibus und den Stadtbehörden ist der über Jahr und Tag angebahnte Vertrag zustande gekommen. Nach demselben ist die erstere zur Neuanlage von 3 Hauptlinien (Bahnhof Termini-Cavourstrasse-Piazza Venezia; ab hier -Ripetta-Piazza del Popolo; ab S. Giovanni Strasse Giovanni Lanza zur Linie in der Via Merulana) berechtigt, muss aber in 2 Jahren nach dem Vertragsabschluss 140 000 L. an die Stadt bezahlen. Dieser Betrag erhöht sich in dem Falle, dass der Satz von 2 % Roheinnahme für die Omnibus- und von 7 % für die Trambahnlinien sich höher stellen sollte als genannte 140 000 L.

Mantua. Die dortige Provinzialverwaltung und die Leitung der Südbahngesellschaft hat dem Ministerium einen Vertragsentwurf zur Genehmigung unterbreitet, nach welchem von der Trambahn Brescia-Mantua-Ostiglia ein Verbindungsgeleise nach dem Bahnhof Mantua und dessen Strängen gelegt werden soll; der Kostenanschlag beläuft sich auf 210 457 L., woran sich die Provinz Mantua betheiligt.

Neapolitaner Trambahnen. Der technische Rath der Stadtverwaltung prüft gegenwärtig die Frage der Trambahnanlagen längs des Pausilipp, sowie der Anwendung von Elektrizität als Treibkraft auf sämmtlichen neuen Tramlinien, nach Art der in Rom bereits im Betriebe befindlichen elektrischen Bahnen ab Ponte Molle.

Betriebsergebnisse. Die Piemonteser Dampftrams erbrachten für 1891 735 503 L. (gegen 1890 mehr um 8421 L.); die Tram- und Lokalbahn Rom-Mailand-Bologna 516 063 L. (gegen das Vorjahr um 44 733 L. weniger); die Turiner Trambahnen 1 512 191 L. (mehr 95 722 L.); die Florentiner Tramways 737 476 L., also weniger um 67 985 L.

Dampftram Messina-Giampilieri. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den Entwurf, sowie die Konzessionsverleihung an eine Belgische Gesellschaft genehmigt. Die Länge wird 15,8 km betragen, von denen 14,6 km die Provinzialstrasse Messina-Catania benutzen sollen.

Seilbahn zu Bergamo. Statt der ursprünglich beabsichtigten Verwendung des Dampfes als treibende Kraft soll nunmehr die Elektrizität als solche benutzt werden

Aus England.

Von den Bahnen südlich der Themse

den sog. „continental lines", beginnt die Südostbahn, dank dem Einfluss des mächtigen Vorsitzenden, Sir Edward Watkin, sich emsig zu rühren. Sie hat in den letzten Tagen gegen zwei Nebenbuhler gleichzeitig den Wettkampf eröffnet, um ihnen nach gewissen Punkten den Verkehr streitig zu machen oder den Verkehr von fremden Strecken auf eigene überzuleiten. Es sind dies die Vorboten erneuter grösserer Anstrengungen mit Hilfe der Manchester Sheffield und Lincolnshire, der Metropolitan und Südostbahnen eine durchlaufende Schienenverbindung zwischen den Mittelenglischen Industriestädten und der Englischen Südküste, und später nach Frankreich zu schaffen, Bemühungen, die in der laufenden Tagung des Parlaments ihren Austrag finden sollen.

Die Südostbahn hat am 1. März d. J. in Chatham eine neue Station eröffnet und ist so der London Chatham und Doverbahn, die bisher allein in jener Stadt Fuss gefasst hatte, ein lästiger Nebenbuhler geworden. Die nächste Station der Südostbahn befand sich bisher in Strood, auf der nördlichen Seite des breiten Medwayflusses, und war daher nur von Chatham aus zu erreichen. Um nach Chatham zu gelangen, hat die Bahn eine 204 m lange eiserne Gitterbrücke über den Medway, gleichgerichtet der Brücke der Chatham und Doverbahn, errichtet, bestehend aus 4 Spannweiten zwischen 37 und 52 m. Die Brücke ist zweigeleisig. Die Pfeiler, welche aus eisernen Zwillingscylindern bestehen, die mit Konkret gefüllt sind, reichen bis 18 m unter Niedrigwasser auf die feste Kreide hinab. Die lichte Höhe über Hochwasser beträgt 6,25 m. Die Kosten betrugen 1 420 000 *M.* Nach Strood zu ist an die Brücke ein steinerner Viadukt angeschlossen, auf der Seite von Rochester schliesst an die Brücke ein eiserner und an diesen ein steinerner Viadukt an. Im ganzen sind 1,8 km Viadukt vorhanden. Die Kosten der Brückenanlage betragen 3 700 000 *M.*

Die Chatham und Dovergesellschaft ist nun ihrerseits in ähnlicher Weise gegen die Südostbahn vorgegangen, indem sie an ihrer Station in Rochester wesentliche Verbesserungen vorgenommen hat. Die Zugverbindungen nach den genannten Orten sind von beiden Gesellschaften beschleunigt worden. Auch die Verbindungen der beiden Bahnen mit Maidstone sind verbessert worden.

Gegen die London Brighton und Südküstebahn ist die Südostbahn ebenfalls vorgegangen und zwar mit der Absicht, einen Theil des jetzt nach Brighton gehenden Verkehrs auf ihre eigene Bahn überzuleiten. Zu diesem Zwecke hat sie, um den Zugdienst nach Hastings zu verbessern, bei der Gilbert Car Manufacturing Co. in Nordamerika 6 Wagen Amerikanischer Bauart bestellt, die am 1. März d. J. zu einem Zuge zusammengestellt, ihre Probefahrt zwischen Londonbridge und Hastings zurücklegten; Hin- und Rückreise gingen trefflich von statten. Die Wagen wurden in 800 Kisten nach Europa verschifft und in den Ashfordwerken der Gesellschaft zusammengesetzt. Die Wagen haben — was in England eine Ausnahme bildet — Heizeinrichtung nach Amerikanischer Art (Bakersystem) erhalten. Die Breite der Wagen ist geringer als die der Amerikanischen Bahnen, da die Englischen Normalprofile eine so grosse Breite nicht zulassen. Kuppelungen und Buffer sind nach Englischer Manier hergestellt — die Amerikaner haben bekanntlich Mittelbuffer, während die Engländer seitliche Buffer haben. Die Länge der Kasten beträgt 13,7 m, des ganzen Wagens 15,62 m.

Der Zug besteht aus 4 Salonwagen, 1 Buffetwagen und 1 Packwagen. Jeder Wagen fast 25 Personen, von denen 18 im Salon, welcher 14 sich drehende und 3 feste Sitze — darunter ein doppelter — enthält, und 7 in der Raucherabtheilung untergebracht werden, dessen Sitze fest sind. In einer Ecke der Raucherabtheilung befindet sich die Toilette für Männer; die für Frauen ist am anderen Ende des Wagens. Der Buffetwagen, dessen Salon 28 Personen fasst, hat am einen Ende das Buffet mit 1 Oelofen und den nöthigen Kochgeräthschaften, am andern Ende eine Toilette; für den Diener ist noch ein Vorrathsraum vorhanden. Zwischen die Sitze lassen sich kleine Tische einschieben. Der Salon im Salonwagen ist 9,1, der im Buffetwagen 10,09 m lang; die Raucherabtheilung hat 3,3 m Länge.

Für die Benutzung der Wagen wird ein Zuschlag zu den Fahrpreisen I. Klasse — Reisende anderer Klassen sind nicht zugelassen — nicht erhoben. Zunächst wird nicht beabsichtigt, einen eigenen Salonzug mit den neuen Wagen zwischen London und Hastings verkehren zu lassen, sondern die Wagen nach Bedarf den Eilzügen beizugeben, da andernfalls, wie der Direktor der Bahn meint, „die Städte Folkstone und Dover", die ja auch von der Südostbahn bedient werden, „eifersüchtig werden möchten. Ausserdem hätten die Züge auf der Südostbahn sämmtlich gemischte Klassen."

Aenderung der Signale auf der Englischen Mittellandbahn.

Die Bahn, welche bisher für ihre Signallichter die Farben roth, grün und weiss, mit grün oder weiss auf der Rückseite für „Gefahr", „Vorsicht" und „Freie Fahrt" angewendet hat, beginnt jetzt weiss als Signalfarbe zu beseitigen. Fernerhin werden nur noch roth — mit weiss auf der Rückseite als Gefahrsignal und grün — mit dunkler Rückseite — als Fahrsignal verwendet werden. Dies bezeichnet bei der Bahn eine nicht unerhebliche Verbesserung, da sich bisher nicht selten Unfälle dadurch ereigneten, dass die grünen Rückseiten der Gefahrsignale für Fahrsignale angesehen wurden. Dies kann ferner nicht mehr vorkommen, da weiss anzeigt, dass ein Signal in Unordnung ist und daher als Gefahrsignal behandelt werden muss.

Die Höchsttarife,

welche vom Handelsamt in Gemässheit des Eisenbahn- und Kanal-Verkehrsgesetzes für die verschiedenen Bahnen ausgearbeitet worden sind und welche der nunmehrigen Genehmigung des Parlaments bedürfen, sind einem gemeinsamen Ausschuss des Ober- und Unterhauses überwiesen worden. 240 Bahnen, zum Theil selbständige, zum Theil mehreren Gesellschaften gemeinschaftlich gehörend, zum Theil verpachtet oder gemeinschaftlich betrieben, sind in 26 Bestätigungs-Gesetzesvorlagen zusammengefasst. Die Irischen Gesellschaften sind mit der Handelsamtsklassifikation durchweg einverstanden.

Die Englischen Streiks und Arbeiterausstände des Jahres 1890.

Der dem Handelsamt hierüber erstattete Bericht des Mr. Burnett führt aus, dass die durchschnittliche Dauer eines Streiks 17,3 Tage betrug. Bei 275 von 384 erfolgreichen Streiks waren 213 867 Personen betheiligt, während von 254 aus 322 erfolglosen Streiks nur 101 902 Personen berührt wurden. In theils erfolgreiche Streiks waren 66 029 Personen verwickelt. So ergibt sich eine Gesammtzahl von 738 Streiks mit 397 981 Betheiligten, von denen 61 %, also die Mehrzahl, Erfolg hatten.

Verkehr zwischen Irland und Grossbritannien.

Der in schnellem Aufschwung begriffene Verkehr zwischen Irland und Grossbritannien über Larne und Stranraer hat die Bahnen, welche in Stranraer endigen, veranlasst, sofort mit ausgedehnten Erweiterungen an dem dortigen Landeplatze vorzugehen, damit die Züge besser anlaufen können. Die Kosten sollen 400 000 *M.* betragen. Wenn der soeben von Stapel gelassene neue Dampfer May in Dienst gestellt sein wird, ge-

denkt man einen doppelten täglichen Bootsdienst zwischen den genannten Häfen einzurichten, mit Anschlüssen an schnellfahrende Züge auf beiden Seiten.

Die Verbindung der Caledonischen und der Nordbritischen Bahn,

wonach für diese Bahnen auf 25 Jahre der gegenseitige Wettbewerb in gewissem Umfange beseitigt ist, hat die Wirkung gehabt, dass eine Anzahl der hervorragendsten Glasgower Firmen beschlossen hat, ihre Waaren über die Glasgow und Südwestbahn zu versenden, weil sie von der getroffenen Vereinbarung Nachtheile befürchten.

Aus Nordamerika.

Von Newyork nach Chicago in 18 Stunden.

R. Einen Postzug dieser Art soll nach den Amerikanischen Tageszeitungen die Postverwaltung über die Newyork Central & Hudson River Eisenbahn sowie über die Lake Shore & Michigan Southernbahn einzurichten beabsichtigen. Eine bestimmte Entscheidung hierüber scheint noch nicht getroffen zu sein, da sowohl die Postverwaltung wie die in Frage kommenden Eisenbahnverwaltungen diese Absicht nicht offen anerkennen, vielmehr jede dieser Verwaltungen der anderen diesen Gedanken zuschiebt. Die Zweckmässigkeit eines solchen Zuges wird anerkannt, es handelt sich nur noch um die Kosten und darum, ob die Regierung gewillt ist, dieselben zu übernehmen. Die Geschwindigkeit dieses Zuges wird zweckmässig dieselbe, wie bei dem sogen. Empire State Express sein müssen, welcher die Durchführbarkeit solcher Züge auf hierfür geeigneten Bahnen erwiesen hat. Letztgenannter Zug legt die Strecke von Newyork nach Buffalo von etwa 715 km in 8 Stunden 40 Minuten, mithin mit einer Reisegeschwindigkeit von 82,5 km, zurück. Dass diese Geschwindigkeit meist auch innegehalten wird, geht daraus hervor, dass er in der Zeit vom 26. Oktober bis 31. Dezember 1891, also in 67 Tagen, 40 Mal rechtzeitig und 7 Mal mit einer Verspätung von nicht mehr als 5 Minuten ankam. 5 Mal traten Verspätungen von über ½ Stunde ein. In jedem dieser letzteren Fälle war durch Unfälle von Güterzügen diese Verzögerung hervorgerufen. Auf seiner Fahrt hält der Zug 4 Mal.

Der Newyork-Chicagoer Zug würde eine Strecke von rund 1560 km in 18 Stunden, oder in der Stunde 86,5 km zurücklegen müssen. Die genannten Bahnen würden sich für die Beförderung so schneller Züge wohl eignen, denn Geleis, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse sind günstig. Hiergegen ist jedoch als erschwerend anzuführen, dass die Bahnen, obgleich zum grössten Theil zweigeleisig, doch auf einzelnen Strecken nur ein Geleis haben. Auch wird vorher eine vollständige Sicherung der Strecken durch Stellwerksanlagen vorzunehmen sein.

Die Betriebskostenfrage spielt hierbei aber die Hauptrolle. Selbst wenn die Regierung gewillt ist, die Kosten zu übernehmen, wird es sehr schwer halten, ihre Höhe zu bestimmen. Denn bei der Durchführung so schneller Züge muss der Lauf der anderen und besonders der Güterzüge so eingerichtet werden, dass die einzelnen Streckenabschnitte bereits 10 Minuten vor dem Passiren des Expresszuges frei sind. Die Verzögerungen, die hierdurch vielfach hervorgerufen werden, werden schwer zu berechnende Verluste im Gefolge haben.

Der Pecosviadukt.

Der im Zuge der Southern Pacificbahn erbaute Viadukt über den Pecos River bei Shumla, Texas, ist 864 m lang. Die Konstruktion liegt 100 m über dem Fluss, der an dieser Stelle durch eine tief eingeschnittene Rinne fliesst. Die Spannweite der Auslegerbrücken beträgt 57 m, im übrigen wechseln die Lichtweiten der 48 Oeffnungen zwischen 10,7 und 19,8 m. Die Grundfläche der Pfeiler ist 10,7 . 30,5 m. Der höchste Pfeiler hat 98 m Höhe; sämmtliche Pfeiler ruhen auf einem 7,6 m starken Fundament.

Pennsylvania-Eisenbahn.

Das Ingenieurdepartement der Pennsylvania-Eisenbahn hat seinen Jahresbericht herausgegeben. Derselbe umfasst die eigenen, die nur in ihrem Betrieb befindlichen und die verbündeten Eisenbahnen. Die Gesammtlänge der Hauptlinien östlich von Pittsburg und Erie beträgt 7650 km, wovon 521 km auf Kanäle und Fähren entfallen. Die Geleislänge östlich von Pittsburg und Erie beträgt 13750 km, hiervon entfallen 1760 km auf zweites, 475 km auf drittes und 276 km auf viertes Geleis. Die Nebengeleise umfassen ungefähr die Hälfte der Haupt-Geleislänge. Westlich von Pittsburg und Erie beträgt die Geleislänge des Nordwestsystems 1620 km erstes, 278 km zweites Geleis und ungefähr 900 km Nebengeleise. Das Südwestsystem hat 2660 km erstes, 246 km zweites Geleis und 840 km Nebengeleise. Sämmtliche Linien westlich von Pittsburg und Erie haben zusammen 5490 km erstes, 455 km zweites und 2050 km Nebengeleise.

Hiernach ist die Gesammtlänge der ersten Geleise rund 12650 km, während die gesammte Geleislänge rund 22000 km beträgt. Im verflossenen Jahr traten 164 km neue Strecken mit rund 6000 km Geleis hinzu.

Strassenbahnen.

Nach dem „Street Railway Journal“ sind jetzt in den Vereinigten Staaten und Kanada im ganzen 17732 km Strassenbahnen im Betrieb. Hiervon sind versehen:

8756 km	mit animalischem Betrieb	(= 49,4 %)
4827 „	„ elektrischem „	(= 27,3 „)
3086 „	„ Dampfbetrieb . . .	(= 17,3 „)
1063 „	„ Seilbetrieb	(= 6,0 „)

Die Gesammtzahl der in den Betrieben befindlichen Wagen beträgt 36517. Hiervon entfallen auf animalischen Betrieb 25424 (auf das Kilometer 2,9) Stück; auf elektrischen Betrieb 6732 (auf das Kilometer 1,4) Stück; auf Dampfbetrieb 3317 (auf das Kilometer 1,0) Stück; auf Seilbetrieb 1044 (auf das Kilometer 1,0) Stück.

Die Anzahl der Strassenbahngesellschaften beträgt 1003; hiervon entfallen auf elektrischen Betrieb 412, auf Seilbetrieb 54. Bei den eigentlichen Pferdebahnen kamen 88114 Pferde und 12002 Maulesel, zusammen 100116 Zugthiere, d. h. auf das Kilometer 11 Stück, zur Verwendung. Seit November 1890 ist die Zahl der Pferde von 116795 auf 88114 d. h. um 24 % gefallen. Die Dampfstrassenbahnen hatten 200 Motoren im Betrieb.

Der namentlich in den letzten Jahren sehr in Aufnahme gekommene elektrische Betrieb hat die Zahl der auf Strassenbahnen verwendeten Pferde in einem einzigen Jahre — vom November 1890 bis dahin 1891 — von 116795 auf 88114, also um 28681 Stück, herabgemindert. Bis Ende 1889 waren in 476 Städten Strassenbahnen im Betrieb; kaum eine Stadt von mehr denn 5000 Einwohnern dürfte jetzt dieses Verkehrsmittel noch nicht besitzen.

Die kleinste Stadt der Vereinigten Staaten, die eine Strassenbahn, und zwar eine elektrisch betriebene, besitzt, ist Southington in Connecticut mit 5400 Einwohnern; die Bahn ist 2 Meilen lang und hat 2 Wagen im Dienst. Die durchschnittliche Tageseinnahme beträgt 9 D., während die Triebkraft von der örtlichen Beleuchtungsgesellschaft für 1,25 D. für den Tag und Wagen geliefert wird.

Die bedeutendste elektrische Bahn ist diejenige von Boston in Massachusetts, die im ganzen 284 Meilen, davon 60 vermittelst Elektrizität betriebene, umfasst. Die Bahn hat 312 Motorwagen und einige Anhängwagen; im August 1891 wurden auf ihr von sämmtlichen in Dienst gewesenen Wagen 444648000 Meilen zurückgelegt.

Die Regierung soll beabsichtigen, die Strassenbahnwagen mit Briefkasten zu versehen, deren Inhalt an bestimmten Sammelstationen abgeliefert werden soll, um von diesen aus ohne Berührung des Centralpostamts unmittelbar an die Nebenämter gesandt zu werden.

Die Betriebskosten beliefen sich bei den Pferdebahnen auf 5,7 Cts., bei den Seilbahnen auf 2,5 Cts., bei den elektrischen Bahnen auf 2,2 Cts. und bei den Dampfbahnen auf 5 Cts. für die Wagenmeile.

Betriebseröffnungen in Kanada im Jahre 1890/91.

Kr. Nach dem „Railway Age“ waren Ende Juni 1890 in Kanada 13356 Meilen im Betrieb; in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Berichtsjahre wurden 27 Linien mit einer Länge von 595,5 Meilen eröffnet, so dass am 1. Juli 1891 die Gesammtlänge des Kanadischen Bahnnetzes 13952 Meilen betrug und sich bis Ende des Jahres 1891 auf 14250 Meilen erhöhte. Von den 27 Neubaulinien entfallen 9 mit 119,75 Meilen auf Ontario, 4 mit 83 Meilen auf Quebec, 2 mit 138 Meilen auf Manitoba, 2 mit 151 Meilen auf Nordwestkanada, 4 mit 66 Meilen auf Britisch Kolumbia, 2 mit 20,75 Meilen auf Neubraunschweig und 4 mit 17 Meilen auf Neuschottland. Auf die Grand Trunkbahn kommen nur 7,25 Meilen, auf die Kanadische Ueberlandbahn dagegen 291 Meilen und zwar: Souris-Zweigbahn (85 Meilen), Mission-Zweigbahn (8 Meilen), Linie Kootenay-Kolumbia (6 Meilen), Linie Shuswap-Okanagan (51 Meilen), Linie Calgary-Edmonton (97 Meilen) und Linie Calgary-Musquito-Creek (54 Meilen).

Kanadische Ueberlandbahn.

Nach 2maliger Erhöhung wurde das Grundkapital der „Canadian Pacific Railway Company“ im November 1882 auf 100 Millionen Dollar festgesetzt; auf Grund des Anleihegesetzes (loan Act) von 1884 übergab die Gesellschaft der Regierung für 35 Millionen Dollar Antheilscheine, d. h. den noch nicht begebenen Theil ihres Grundkapitals, und erhielt dafür von der Regierung einen Vorschuss von 29880912 D., sowie die Ermächtigung zur Ausgabe einer gewissen Anzahl

Schuldverschreibungen. Im Jahre 1885 ermächtigte ein zweites Gesetz die Gesellschaft zur Ausgabe neuer Schuldverschreibungen, von denen ein Theil (20 Millionen Dollar) dem Staate als theilweise Bürgschaft für den vorgenannten Vorschuss übergeben werden musste, während die in den Regierungskassen hinterlegten 35 Millionen Dollar Antheilscheine vernichtet und das Grundkapital der Gesellschaft damit wieder auf 65 Millionen Dollar ermässigt wurde. Dieser Betrag steht indessen in keinem annehmbaren Verhältniss zu der ungeheuren Summe, die bei der beständigen Ausdehnung des Netzes, den Verbesserungen, dem Schiffsbau und der Entwickelung der Gesellschaftsgeschäfte durch Ausgabe von Schuldverschreibungen beschafft werden musste. Ueberdies ist der von der Regierung geleistete Vorschuss zurückgezahlt und damit der Grund, weswegen die Höhe des Gesellschaftskapitals durch die Anleihegesetze von 1884 und 1885 beschränkt wurde, weggefallen. Die Gesellschaft beabsichtigt daher, in der nächsten Tagung des Parlaments den Antrag einzubringen, dass die beschränkenden Bestimmungen jener Gesetze aufgehoben werden; alsdann wird die Gesellschaft nach und nach ihr Grundkapital von 65 auf 100 Millionen Dollar erhöhen. Bis Ende 1893 verfügt sie übrigens noch über den noch nicht begebenen Theil der 4 % Schuldverschreibungen, zu deren Ausgabe sie ermächtigt ist.

Chignecto-Schiffseisenbahn.

Der Ingenieur Ketchum, Vertreter der Chignecto-Schiffseisenbahn-Gesellschaft, hat sich nach Ottawa begeben, um die Regierung zu finanzieller Unterstützung des Unternehmens zu bewegen. Nach seiner Angabe ist der schwierigste Theil des Baues ausgeführt; die Erdarbeiten sind vollendet und 12 Meilen einfaches Geleis verlegt. Im ganzen sind 3 500 000 Dollar verausgabt und noch 1 500 000 Dollar zu verausgaben, um die Arbeiten zu vollenden; der Vertreter der Gesellschaft will nun die Regierung bewegen, jener schon jetzt einen Theil der jährlichen Beihilfe von 170 000 Dollar, die ihr für die 20 ersten Betriebsjahre zugesichert ist, zu bewilligen.

Tunnel zwischen Newyork und Brooklyn.

Der gesetzgebenden Körperschaft in Newyork ist eine Bill zur Bildung der Newyork und Brooklyn Tunnelgesellschaft mit einem Kapital von 15 Millionen Dollar vorgelegt worden. Der Tunnel soll vom Schnittpunkt der Greenwich, Church und Morrisstrasse in Newyork unter dem East River hinweg nach dem Schnittpunkt der Shmithstrasse und Atlantic Avenue in Brooklyn gehen.

Dividenden.

Columbus & Xenia, vierteljährlich 2½ % auf die gewöhnlichen Aktien.

Northern Pacific, vierteljährlich 1 % auf die Vorzugsaktien.

Philadelphia & Erie, 1 D. auf die Aktie (die erste Dividende, die überhaupt auf die gewöhnlichen Aktien gegeben worden ist).

Boston & Maine, halbjährlich 3 D. auf die Vorzugsaktie.

North Pennsylvania, vierteljährlich 2 %.

Chicago & Altan, vierteljährlich 2 % auf die gewöhnlichen und Vorzugsaktien.

Chicago, Burlington & Quincy, vierteljährlich 1¼ %.

Chicago & West Michigan, halbjährlich 2 %.

Cleveland & Pittsburg, vierteljährlich 1¾ %.

Mexican Northern, vierteljährlich 1½ und besonders ½ %.

Old Colony, 1,45 D. auf die Aktie.

St. Paul & Duluth, halbjährlich 3½ % auf die Vorzugsaktien.

York Hasbor & Beach, 1,50 D. auf die Aktie.

Newyork, Chicago & St. Louis, jährlich 3 % auf die ersten Vorzugsaktien.

Newyork, Providence & Boston, vierteljährlich 2½ %.

Northern Central, halbjährlich 4 %.

Pittsburg & Lake Erie, 3 %.

45 kg schwere Schienen auf Stahlschwellen.

Die Newyork Central & Hudson River Eisenbahn steht im Begriff, auf der viergeleisigen Strecke zwischen dem Grand Central Bahnhof und Mott Haven einen Oberbau von 45 kg schweren Schienen auf Stahlschwellen einzuführen. Von dieser Strecke liegen 3,2 km in Tunnels und 4 km im offenen undurchlässigen Einschnitt, oder auf Viadukten. Zum Schutze gegen die starke Rostbildung in den Tunnel- und Einschnittsstrecken werden die Schwellen nach dem Angus Smith-Prozess mit einem Pech- und Leinölanstrich bei 150° C. versehen. Eine nach diesem Verfahren behandelte Schwelle zeigte 2½ Jahre nach dem Einbau in ein Betriebsgeleis noch keine Spur von Angefressensein oder Rost. Doch von so besonderer Wichtigkeit ist die Rostfrage hier gar nicht. Denn da auf der in Rede stehenden Strecke zwischen der Grand Central Station und Mott Haven täglich ungefähr 500 Züge und Maschinen laufen, spielt bei diesem Verkehr die Abnutzung der Schwellen durch den Betrieb eine grössere Rolle als die Zerstörung durch den Rost. Bevor eine Schwelle Zeit hat zu verrosten, ist sie längst abgenutzt. Der Grund für die Einführung des schweren Oberbaues ist hauptsächlich darin zu suchen, dass bei dem grossen Verkehr auf der beregten Strecke die Geleisunterhaltungsarbeiten jetzt sehr kostspielig sind. Dagegen betrugen die Geleisunterhaltungskosten auf einer während des vorigen Jahres daselbst bereits im Betrieb befindlichen Versuchsstrecke mit schwerem Oberbau für eine Schwelle ungefähr 14 ₰.

Zur Zeit sind die Geleisumbauarbeiten bereits im Gang. Es kann nur in der Zeit von 9.15 Abends bis 6 Uhr Morgens gearbeitet werden. Die alte Bettung wird herausgenommen und das Planum wird der höheren Schienen wegen, und um im Scheitel der Tunnel etwas mehr Spielraum zu schaffen, um 8 cm gesenkt. Das neue Planum wird abgeschwächt, um noch drei 8 cm weite Röhren zu entwässern, die in die städtischen Abzugskanäle münden. Auf das Planum kommt dann 30 cm hoch Steinschotter, in den sich die Stahlschwellen einbetten. Die 45 kg schweren Schienen sind 153 mm hoch.

Lokomotiv-Kesselexplosionen infolge gebrochener Stehbolzen, wobei wiederholt Menschenleben verloren gingen, sind in Nordamerika in letzter Zeit häufig vorgekommen. Die dortigen Fachzeitungen schreiben dies unverhohlen der Lässigkeit bei der Revision der Maschinen zu und machen die Obermaschinenmeister der betreffenden Bahnen hierfür direkt verantwortlich, da bei einiger Aufmerksamkeit seitens ersterer und bei gehöriger Instruirung des Personals fehlerhafte Stehbolzen leicht zu erkennen sind, mithin so beklagenswerthe Unfälle nicht vorkommen dürfen.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Die Minas and Rio Railway Company erzielte nach dem Hauptversammlungsbericht vom 2. November 1891 auf ihrer Linie Cruzeiro-Tres Coraçoes (170 km) in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Betriebsjahre eine Einnahme von 113 173 £ oder 23 % mehr als im Vorjahre; an dieser Einnahmesteigerung waren alle Verkehrsarten, besonders aber der Personenverkehr und die Beförderung von Materialien für mehrere im Bau befindliche Anschlusslinien betheiligt. Seit Eröffnung der Bahn haben sich die Einnahmen verdoppelt und nach Fertigstellung der anschliessenden Muzambinho-Eisenbahn wird eine weitere Verkehrssteigerung eintreten. Die Betriebsausgaben betrugen 63 117 £ oder nur 2 % mehr als im Vorjahre; es verblieb demnach ein Betriebsüberschuss von 50 056 £ gegen nur 30 100 £ im Vorjahre. Dieser Ueberschuss wurde indessen durch die Beschaffung zweier neuer Lokomotiven, durch Wechselverluste und durch Wartegelder, die wegen mangelnder Fahrbetriebsmittel der Staatsbahn im Hafen Rio de Janeiro zu zahlen waren, geschmälert. Zur Verfügung der Antheilhaber blieben 29 350 £, die im Verein mit dem Zinszuschuss des Staates die Vertheilung eines Gewinnes von 7 % für das Geschäftsjahr 1890 91 gestatteten.

Die Rio Claro-Eisenbahngesellschaft hat ihr Unternehmen mit allem Zubehör für 2 775 000 £, von denen 25 000 £ baar und der Rest in 5 % Schuldverschreibungen der Käuferin zu entrichten sind, an die Paulista-Eisenbahngesellschaft verkauft; die Veräusserung ist durch Erlass der Regierung vom 11. Januar d. J. genehmigt.

Die Companhia Geral de Estradas de Ferro no Brazil (Allgemeine Brasilianische Eisenbahngesellschaft) gerieth in Schwierigkeiten wegen der Werthpapiere der von ihr übernommenen Bahnen; behufs Regelung der Angelegenheit setzte sie einen Ausschuss ein, der einer auf den 16. Dezember 1891 berufenen Gläubigerversammlung Bericht über diese Frage erstatten sollte. Am 20. Dezember 1891 beschloss alsdann eine ausserordentliche Hauptversammlung der Antheilhaber die Umwandlung der Gesellschaft, die Beseitigung der Missstände und einen Vergleich, der die Interessen der Antheilhaber wahren sollte; auf Antrag mehrerer Betheiligten gestattete indessen das Gericht von Rio de Janeiro dieses Verfahren nicht und ordnete die Zwangsverwaltung des Gesellschaftsvermögens an. Am 5. Januar d. J. erhielt ferner der Verwaltungsrath den gerichtlichen Befehl, binnen 24 Stunden ein Verzeichniss der Hauptgläubiger der Gesellschaft vorzulegen. (Diese in Rio de Janeiro gebildete Gesellschaft ist übrigens nicht zu verwechseln mit der in Paris gebildeten „Compagnie générale des chemins de fer brésiliens“, deren Name in Deutscher Uebersetzung ebenso lautet.)

Die Companhia Geral hat die von ihr übernommene Macahé- und Camposbahn Ende 1891 in eine Breitspurbahn umwandeln lassen; der Zugverkehr wurde nicht unterbrochen.

Die „Strassenbahnen des botanischen Gartens“ in Rio de Janeiro wurden 1890 von 12 807 731 Personen

benutzt, d. i. 2 264 547 mehr als im Vorjahre; doch hat sich das Netz gegen 1889 um 52 km verlängert. Die Einnahmen betrugen 1 932 714, die Ausgaben 896 101 und demnach der Ueberschuss 1 036 613 Milreis.

Der Staat Rio Grande do Sul hat die Baukonzession für eine Verlängerung der Eisenbahn Porto Alegre-Novo Hamburgo (42 km) um 350 km ausgeschrieben.

Im Staate Rio de Janeiro ist die Konzession für eine Eisenbahn von Rio de Janeiro nach Guaritiba ertheilt worden.

Uruguay.

Nach einem kürzlich vom Departement für Statistik in Montevideo herausgegebenen Werke hatte Uruguay im September 1891 981 Meilen Eisenbahnen im Betriebe und 190 Meilen im Bau.

Nach dem dritten, für das Geschäftsjahr 1890 91 erstatteten Hauptversammlungsberichte hat die Uruguay-Northern Railway company am 17. April 1891 die zweite und dritte Theilstrecke dem Verkehre übergeben, so dass sich seitdem die Zinsengewähr auf die ganze Bahn erstreckt. Bis zum 30. Juni 1891 sind an Baukosten im ganzen 774 000 £ verausgabt; die von der Regierung auf Grund der Zinsengewähr geschuldete Summe belief sich zu dem genannten Zeitpunkte auf 19 197 £. Seit der Eröffnung der Bahn sind über das Land finanzielle Schwierigkeiten hereingebrochen, die auch den Eisenbahnverkehr schwer beeinträchtigen; doch will es der Bahnverwaltung scheinen, als ob in der Handelsbewegung der Republik schon eine Besserung eintrete, die auch den Bahnverkehr befruchten wird. Namentlich dürfte die bevorstehende Errichtung Brasilianischer Saladeros in San Eugenio nahe dem Endpunkt der Bahn deren Verkehr günstig beeinflussen.

Nachdem Uruguay kürzlich seine äussere Schuld umgewandelt hat, geht es jetzt daran, seine innere Schuld einheitlich zu regeln; nach der den Kammern zugegangenen Vorlage beträgt diese Schuld 7 040 000 Piaster, von denen 668 000 Piaster auf die Central-Uruguay railway, 1 535 000 P. auf die Santa Rosa-Eisenbahn und 591 000 P. auf die Higueritas-Eisenbahn entfallen. Der jährliche Dienst dieser Schuld erfordert nun 697 000 P., darunter 60 000 P. für die Central-Uruguay railway, 42 000 P. für die Santa Rosa-Eisenbahn und 108 000 P. für die Higueritas-Eisenbahn. Während also jetzt die Zinsen und der Tilgungsbetrag fast den zehnten Theil des Kapitals ausmachen, soll künftig der Kapitalbetrag auf 7 510 000 P. erhöht, das jährliche Zins- und Tilgungserforderniss aber auf 375 000 P. (4 % Zins, 1 % Tilgung) ermässigt werden.

Ecuador.

Die „Companhia del ferrocarril nacional del Ecuador", welche an die Stelle der aufgelösten „Compagnie des chemins de fer et travaux publics de Guayaquil" getreten ist, hat anfangs Februar d. J. in Brüssel 94 000 Stück 5 % Loos-Schuldverschreibungen erster Hypothek zum Preise von 425 Francs für 500 Frcs. Nennwerth zur Zeichnung auflegen lassen. Der Ertrag dieser Anleihe ist einerseits zur Fortsetzung des Baues des 275 km umfassenden Netzes, von dem sich 102 km im Betriebe und 80 km im Bau befinden, bestimmt, andererseits zur Einlösung der von der aufgelösten Gesellschaft im Februar 1889 begebenen 18 000 Stück 6 % Schuldverschreibungen, die gleichfalls erste Hypothek auf das im Betriebe und im Bau befindliche Netz genossen. Diese älteren, s. Zt. zum Preise von 437,50 Frcs. für 500 Frcs. Nennwerth begebenen, jetzt aber nur noch 320 Frcs. geltenden Schuldverschreibungen werden bei der Zeichnung der neuen Loos-Schuldverschreibungen zum Nennwerth von 500 Frcs. in Zahlung genommen.

Bücherschau.

Personentarifreform und Zonentarif von Franz Ulrich, Geh. Regierungs- und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, Verlag von Julius Springer 1892.

Der anfangs 1891 den Preussischen Bezirks-Eisenbahnräthen zur Begutachtung mitgetheilte Plan einer Neugestaltung des Personentarifwesens hat bekanntlich nicht nur bei den meisten dieser Körperschaften, sondern auch in der Tagespresse eine ungünstige Aufnahme gefunden, die theilweise einer Ablehnung gleichkam. Das Interesse an dieser für unser Verkehrsleben überaus wichtigen Frage ist zwar inzwischen durch andere Vorgänge erheblich zurückgedrängt worden, jedoch keineswegs erloschen, wie noch jüngst aus den Verhandlungen des Preussischen wie des Bayerischen Landtages zu ersehen war. Die lange Zeit durch eine umfassende Agitation genährte Begeisterung für den allein seligmachenden Zonentarif ist einer nüchternen Beurtheilung der unter dieser Bezeichnung hervorgetretenen Reformpläne gewichen, die den letzteren gerade nicht zum Vortheil gereicht. Diesen Zeitpunkt hat der unseren Lesern bereits als verdienstvoller Fachschriftsteller*) bekannte Verfasser der oben genannten Schrift mit Recht für günstig erachtet, um sowohl jene Reformpläne, als auch die in anderen Ländern bereits eingeführten oder doch vorbereiteten Reformen des Personentarifs kurz darzustellen und möglichst objektiv zu erörtern, um zu einer weiteren Klarstellung der Reformfrage im allgemeinen oder im einzelnen beizutragen. Wenn denen, die der betreffenden Fachlitteratur bisher mit einiger Aufmerksamkeit gefolgt sind, auch nichts wesentlich neues dargeboten wird, so ist es doch auch für den Fachmann von Interesse, die hier in Betracht kommenden Fragen und Verhältnisse in ihrem inneren Zusammenhange klar und übersichtlich dargestellt zu sehen. Aber auch ausserhalb der Fachkreise verdient die vorliegende Schrift deshalb weiteste Verbreitung. Jedenfalls wird sie einer Erkenntniss und unbefangenen Würdigung dessen, was für jetzt als die Frage des Erreichbaren zu betrachten ist, in hohem Grade förderlich sein. —T—

Verschiedenes.

Der Norddeutsche Lloyd

hat nach der „Railway News" im Jahre 1891 mehr Reisende nach den Vereinigten Staaten gefahren als irgend eine Englische Linie. Insgesammt wurden befördert: vom Norddeutschen Lloyd 738 668, von der Hamburg-Amerikanischen Gesellschaft 525 900 Reisende, zusammen 1 264 568. Von den Liverpooler Linien beförderte die White Stargesellschaft 371 193, Cunard 323 900, die Inmanlinie 322 930, und die Guionlinie 237 836 Personen, zusammen 1 255 859, oder 11 000 weniger als die beiden Deutschen Linien zusammen. Der Lloyd hat auch die grösste Anzahl der Reisenden I. Klasse, ebenso vollzieht er die Postbeförderung am schnellsten (169 Stunden 4 Minuten von der Newyorker nach der Londoner Post, gegen 178 Stunden bei der White Starlinie).

Der schnellste Zug der Welt

ist der Empire State Express der Newyork-Centralbahn, wie Mr. T. C. Farrer, der Verfasser des kleinen geschätzten Büchleins „Express Trains — English and Foreign" in der „Pall Mall Gazette" angibt Er vergleicht den Amerikanischen Empire State Express mit den Schottischen Ost- und Westküsten-Expresszügen, als den einzigen, die dem erstgenannten Zuge betreffs der grossen Entfernung ähneln, und kommt hierbei zu folgenden interessanten Ziffern:

Newyork Centralbahnzug (Empire State Express): 4 Haltepunkte; gesammtes Zuggewicht, ausgenommen Maschine, 160—180 t; Fahrgeschwindigkeit 81 km, Reisegeschwindigkeit 80,5 km; Entfernung 707 km.

Schottischer Westküstenzug: 8 Haltepunkte: Zuggewicht, ohne Maschine, 80—130 t; Fahrgeschwindigkeit 79,7 km, Reisegeschwindigkeit 73,5 km; Entfernung 723 km

Schottischer Ostküstenzug: 7 Haltepunkte; Zuggewicht, ohne Maschine, ungefähr 130 t; Fahrgeschwindigkeit 77,5 km, Reisegeschwindigkeit 71,2 km; Entfernung 705 km.

Als schnellster Zug auf dem Europäischen Festland wird der Zug zwischen Berlin und Hamburg bezeichnet. Derselbe legt in der Stunde 78,8 km zurück; die Entfernung beträgt 286 km.

Der Amerikanische Zug läuft mit nur 1 Maschine, während der Westküstenzug über Preston (336 km von London) hinaus mit 2 Maschinen fährt. Rs.

Ein Amerikanischer Zugräuber

schlimmster Sorte ist nach der „Railr. Gaz." kürzlich festgenommen worden. Derselbe, Oliver C. Perry, der bereits am 30. September 1891 einen Kassenwagen bei Utica ausraubte, hatte sich am 20. Februar d. J. auf dem Dache eines gleichen Wagens der Newyork Centralbahn verborgen. Während der Zug zwischen Syracuse und Lyons in schneller Fahrt begriffen war, kroch der Räuber vom Dach herunter und verwundete den Kassirer mit zwei Schüssen. Dieser zog jedoch das Zugsignal und der Zug hielt Perry entwischte jedoch der Zugbedienungsmannschaft und konnte nicht gefunden werden. Als der Zug in Lyons ankam, erschien Perry auf der Plattform des Wagens, mit zwei Pistolen bewaffnet; er sprang vom Wagen herunter und auf eine Güterzugmaschine hinauf, auf welcher er abfuhr. Jetzt wurde eine Personenzugmaschine auf dem benachbarten Personenzuggeleis zur Verfolgung nachgesandt. Als diese neben der Güterzugmaschine ankam, eröffnete Perry ein Feuer auf die Maschinenbesatzung. Endlich sprang er von seiner Maschine herunter, ergriff eins der weidenden Pferde und flüchtete auf dessen Rücken in die Wälder. In einem Sumpf wurde er gefangen genommen. Er wird als ein Mann von guten Manieren und fast mädchenhaftem Aussehen und Betragen geschildert.

*) Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwickelung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn usw. von Franz Ulrich. Berlin und Leipzig, Verlag von J. Guttentag (D. Collin) 1886.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Berichtigungen im neuen Lokal-Gütertarif (Theil II) und Kilometerzeiger der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, gültig vom 1. Februar 1892. Im neuen Lokal-Gütertarif (Theil II) und Kilometerzeiger der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, gültig vom 1. Februar 1892, sind die nachstehenden Berichtigungen durchzuführen:

I. im Tarif:

1. im Abschnitt III bei den im Punkte VII (Seite 20) in der Rubrik a) sub Position 2 und 4 angeführten Stationen ist nach „Hegyeshalom" einzuschalten „Kimle";
2. im Abschnitt V (Gebühren-Berechnungstabelle) ist bei Kilometer 1191-1200 (Seite 31) der Frachtsatz des Ausnahmetarifes II von 61 auf 91 kr. zu berichtigen;
3. im Abschnitt VIII, Abtheilung II (Seite 48) in der vorletzten und letzten Zeile des Punktes 1 sind die Worte „bezw. in Ueszög und Villány" zu streichen;
4. im Abschnitt X (Stationstarif) für Zsolna ist bei Alkenyér (Seite 418) der Frachtsatz des Spezialtarifes 1 von 118 auf 122 kr. zu berichtigen.

II. im Kilometerzeiger:

1. auf Seite 466 in der Relation „Mikola-Túzsér" ist die Entfernung von 229 auf 129 km zu berichtigen;
2. auf Seite 627 ist die Anmerkung sub *) zu streichen und statt derselben zu setzen „*) Lokalverkehr der K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn."

Budapest, am 4. März 1892. (501)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

2. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. April d. J. wird die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern belegene Haltestelle Balgstädt, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Eil- und Fracht-Stückgut eröffnet.

Erfurt, den 11. März 1892. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die zwischen den diesseitigen Stationen Broistedt und Hoheneggelsen gelegene Haltestelle Woltwiesche, welche bislang nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 1. Mai d. J. auch für den Güterverkehr, mit einstweiliger Ausnahme der Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen etc. eröffnet werden.

Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Haltestelle tritt auch eine direkte Güterabfertigung von und nach derselben sowohl im diesseitigen Lokalverkehr wie im direkten Verkehr mit Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen in Wirksamkeit.

Die dafür in Anwendung kommenden Frachtsätze sind demnächst bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 15. März 1892. (503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichische und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarische Verbands-Gütertarife Am 1. Mai d. J. werden die jetzt gültigen Hefte dieser Verbandstarife durch neue ersetzt und nur Heft 3 des Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischen Verbandstarifs bleibt noch bis auf weiteres in Geltung.

Die neuen Tarife enthalten meist nicht unerhebliche Ermässigungen, dagegen auch in einzelnen Fällen Erhöhungen. Eine Reihe Stationen mit fehlendem oder geringem Verkehre wurde in dieselben nicht oder nur mit beschränkten Verkehrsbeziehungen übernommen.

Die Ausgabe der einzelnen Tarifhefte wird besonders bekannt gemacht; bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau hier Auskunft auf etwaige Anfragen.

Dresden, den 18. März 1892. (504)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Die mit Bekanntmachung vom 1. Februar l. J. (V.-Z. Nr. 12) angekündigte Neuausgabe des Verbandsgütertarifs erfolgt erst am 1. Mai l. J.

München, den 11. März 1892. (505)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland. Mit 1. Mai l. J. wird der Ausnahmetarif für den Transport von gedörrtem Obst zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen einer- und den Rhein- und Mainumschlagsplätzen andererseits, gültig vom 22. Oktober 1887, ausser Wirksamkeit gesetzt.

München, den 15. März 1892. (506)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. Mai l. J. kommt zum Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der I. K. K. priv. Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1891 der II. Nachtrag zur Einführung, welcher theilweise Erhöhungen (bis zu 9 ₰ für 100 kg) der auf S. 35 des Haupttarifes angeführten Schnittfrachten (Schnitttafel a) für die Stationen der Schiffsstrecke Komorn bis Fischamend enthält.

München, den 13. März 1892. (507)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Am 20. d. M. treten für Elsässisches Rohpetroleum in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Schweighausen, Sulz unterm Wald und Walburg im Elsass nach Ammendorf, Deuben, Luckenau, Plagwitz-Lindenau Pr. Staatsb., Teuchern, Weissenfels, Braunschweig Haupt- und Ostbahnhof, Halle a. S., Nachterstedt und Schöningen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren ist.

Erfurt, den 15. März 1892. (508)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verwaltungen.

Die zwischen den diesseitigen Stationen Brackwede und Gütersloh gelegene Haltestelle Isselhorst, welche bislang nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird mit dem 1. April d. J. auch für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr eröffnet werden.

Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Haltestelle tritt auch eine direkte Abfertigung von Gütern und Vieh etc. von und nach derselben sowohl im diesseitigen Lokalverkehr wie im Verkehr mit Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen in Wirksamkeit.

Die dafür in Anwendung kommenden Frachtsätze sind demnächst bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 13. März 1892. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern wird mit Gültigkeit vom 1. April l. J. durch Aufnahme der Stationen Erlangen, Kulmbach und Nürnberg Ctrlbhf. erweitert.

Der vorbezeichnete Ausnahmetarif 10 findet auch auf Biersendungen zur überseeischen Ausfuhr nach den Deutschen Kolonien Anwendung.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 14. März 1892. (510)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Osterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. April 1892 treten in Kraft:

a) Nachtrag VI zum Gütertarif, Theil II Heft I,
b) Nachtrag VII zum Gütertarif, Theil II Heft II,
c) ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II Heft III.

Soweit für Heft I Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung und für Heft III durch Auslassung des Artikels „Mineralwasser" Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 16. Mai 1892 in Geltung.

Ferner wird vom 1. April 1892 ab im Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II Heft IV vom 1. Mai 1887, der Artikel

Knochenfett in den Ausnahmetarif 3 für Schmalz usw.,
Cajotarinde in den Ausnahmetarif 9 für Gerbstoffe usw.,
Gummiharz in den Ausnahmetarif 10 für Harz usw.

eingereiht.

Dresden, am 15. März 1892. (511)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 18. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Wien (K. F. J. B., Donaukaibahnhof, Lagerhaus) einerseits und Lausigk andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 a (Getreide) von 2,48 ℳ und 5 b (Kleie) von 2,29 ℳ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 15. März 1892. (512)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Getreide-Verkehr. Die Station Bekowo der Tambow-Saratower Eisenbahn wird mit Gültigkeit von sogleich in den Ausnahmetarif I a Theil I vom 15./27. September 1889 aufgenommen. Zur Erhebung kommen diejenigen Frachtsätze einschliesslich der Nebengebühren, welche für die Station Sosnowka der Tambow-Saratower Bahn über sämmtliche Bahnwege im Verkehr nach Königsberg, Memel und Pillau in dem bezeichneten Tarif und dem zugehörigen I., II. und III. Nachtrag vorgesehen sind. Ausser diesen Frachtsätzen wird für die Strecke Bekowo-Sosnowka noch eine Zuschlagsgebühr für 10 000 kg (610 Pud) erhoben im Betrage von 6 Rubel für die Zeit vom 16./28. November bis einschliesslich den 15./27. März jeden Jahres und von 9 Rubel für die Zeit vom 16./28. März bis einschliesslich den 15./27. November jeden Jahres.

Bromberg, den 13. März 1892. (513)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland. Vom 1. April l. J. an wird die Station Penzing der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zu den für Wien K. E. B. publizirten Frachtsätzen in den Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. Oktober 1886 aufgenommen.

München, den 15. März 1892. (514)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. treten an Stelle der seitherigen Ausnahmefrachtsätze für Eisenschlacken ab Hammerau nach den Oberschlesischen Stationen Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte, Ludwigsglück, Malapane, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze ermässigte bezw. neue Frachtsätze, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

München, den 8. März 1892. (515)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen

Zum diesseitigen Lokal - Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. April bezw. 1. Mai 1892 an gültige Nachtrag 12 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die neueingerichteten Güter-Haltestellen Isselhorst und Woltwiesche, sowie verschiedene Tarifergänzungen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 15. März 1892. (516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für Maissendungen aus Rumänien am 10. Februar 1892 mit Gültigkeit bis Ende Juni 1892 eingeführten Ausnahmefrachtsätze ab Illowo nach Danzig und Neufahrwasser finden fortan auch Anwendung auf Maissendungen Oesterreichisch - Ungarischen und Galizischen Ursprungs.

Bromberg, den 14. März 1892. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - Hessischer Thier- etc. Tarif. Am 1. Mai d. J. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) [Strecken Bingerbrück-Neunkirchen - Saarbrücken - Conz (einschliesslich Nebenlinien)] einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft. Durch diesen Tarif werden die bezüglichen Bestimmungen und Frachtsätze der Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Saarbrücken-Hessischen Verkehr bezw. den Saarbrücken-Hessen-Pfalzverkehr vom 1. März 1880 aufgehoben.

Der neue Tarif ist durch die Güter-Abfertigungsstellen zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen.

Köln, den 15. März 1892. (518)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. (Einführung eines Ausnahmetarifes für Mais.) Mit Gültigkeit vom 1. April bis 30. Juni 1892 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais (Kukuruz) von Galizien und der Bukowina nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg sowie der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahn zur Einführung.

Abzüge dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar erhältlich.

Wien, 13. März 1892. (519)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Russischer Eisenbahnverband. Einführung eines Nachtrages I zu dem Theile II Heft 1 des Verbandtarifes und gänzliche Aufhebung des vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 gültigen Tarifes Theil II. Mit 19. April a. St. 1. Mai n. St. 1892 tritt zu dem vom 20. Dezember a. St. 1891/1. Januar n. St. 1892 gültigen Tarife Theil II Heft 1 für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Eisenbahnverband ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Güterklassifikation.
2. Aenderung des besonderen Ausnahmetarifes für Eilgut.
3. Ergänzung des besonderen Ausnahmetarifes für diverse Artikel als Frachtgut.
4. Berichtigungen.

Zu dem gleichen Termine tritt der seit 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 gültige Tarif Theil II für den Oesterr.-Ung.-Russischen Eisenbahnverband sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—XXIX gänzlich ausser Kraft, beziehentlich werden auch die noch für den Oesterr.-Ung. Durchlauf in Kraft stehenden Guldenschnittsätze aufgehoben.

Die Ausgabe eines besonderen Tarifes mit Frachtsätzen bis zur Russischen Grenze für den Verkehr mit Russland wird besonders kundgemacht werden.

Wien, am 15. März 1892. (520)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr der Kerkerbachbahn und direkte Güterverkehre mit Stationen der Kerkerbachbahn. Mit dem 1. Mai 1892 tritt für den Lokal-Güterverkehr ein neuer Tarif (Theil II) in Kraft, welcher neue, ganz oder theilweise abgeänderte besondere Bestimmungen, Kilometerentfernungen und Tariftabellen enthält. Durch diesen Tarif werden theils Frachterhöhungen, theils Ermässigungen gegenüber den bisherigen Sätzen zur Einführung gelangen.

Mit dem Einführungstage des neuen Tarifs wird der Lokal - Gütertarif der Kerkerbachbahn vom 1. April 1886 mit sämmtlichen Nachträgen (Nr. I bis VIII) aufgehoben.

Gleichzeitig treten vom 1. Mai 1892 für die sämmtlichen direkten Verkehre mit den Stationen der Kerkerbachbahn an Stelle der bisherigen erhöhte Frachtsätze in Kraft, worüber nähere Auskunft auf den betreffenden Stationen zu erfahren ist.

Christianshütte, den 17. März 1892.
Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand. (521)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch - Belgischen Eisenbahnverbande über Bettingen, Bleyberg, Herbesthal, Dalheim - Antwerpen und Boxtel-Roosendaal neue Tarife, Theil I und II, Heft a, in Kraft.

Es erleiden hierdurch die bisherigen bezüglichen Tarifsätze zum Theil Ermässigungen, zum Theil unbedeutende Vertheuerungen.

Die neuen Tarife liegen auf den betheiligten Stationen zur Einsicht offen.

Köln, den 7. März 1892. (522)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten übrigen Verwaltungen.

Wegen ungenügender Nachfrage werden die nachstehenden Rundreisekarten auf den bezeichneten Stationen vom 1. Mai d. J. nicht mehr verausgabt:

von Bingerbrück Tour VII;

von Neunkirchen Tour X des Linksrheinisch - Pfälzischen Rundreiseverkehrs;

von Köln Hauptbahnhof und Saarbrücken die Rundreisekarten vom Rheine nach Berlin;

von Bonn und Coblenz (Rh. und M.) die Rundreisekarten nach dem Bodensee;

von Trier r. M. die Rundreisekarten der Tour VII des Linksrheinisch-Pfälzischen Rundreiseverkehrs, die Rundreisekarten vom Rheine nach Berlin, Tour XI des Südwestdeutschen Rundreiseverkehrs, und Tour I des Linksrheinisch-Elsass - Lothringischen Rundreiseverkehrs;

von Saarlouis Tour I und

von Karthaus sämmtliche Touren des Linksrheinisch - Elsass - Lothringischen Rundreiseverkehrs.

Köln, den 8. März 1892. (523)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

4. Verdingungen.

Main-Neckar - Eisenbahn. Es soll die Lieferung von

1. 10 Personenwagen III. Klasse,
2. 6 Gepäckwagen

im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote auf beide Theile oder auf einen Theil der Lieferung, enthaltend den Preis für einen Wagen und die möglichst kurz zu bemessende Lieferungszeit, sind bis zum

27. März 1892, Vorm. 10 Uhr

mit der Aufschrift „Lieferung von Personen- und Gepäckwagen“ an uns einzusenden.

Zur angegebenen Zeit wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Eröffnung der Angebote stattfinden, welcher die Einsender beiwohnen dürfen.

Zeichnungen und Bedingungen für die zu 1 und 2 sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ für jeden Theil von unserem Sekretariat zu beziehen.

Für die Personenwagen III. Kl. gelten im wesentlichen die Zeichnungen und Bedingungen der durch unsere Bekanntmachung vom 9. Juli 1890 ausgeschriebenen gleichartigen Wagen.

Für den Zuschlag wird eine Frist von 14 Tagen vorbehalten.

Darmstadt, den 7. März 1892. (524)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Bezug auf unser öffentliches Ausschreiben vom 7. d. Mts., betreffend Lieferung von

1. 10 Personenwagen III. Klasse,
2. 6 Gepäckwagen,

machen wir weiter bekannt, dass der Termin zur Einsendung der Angebote und Eröffnung derselben auf

Montag, den 4. April 1892, 11 Vorm. 10 Uhr,

verlegt worden ist.

Darmstadt, den 11. März 1892. (525)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Lieferung von 180000 kg Sommer- und 270000 Winter-Mineralschmieröl soll vergeben werden.

Termin hierzu am Montag, den 4. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Mineralschmieröl“

an dasselbe einzureichen. Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 60 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 14. März 1892. (526)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Zwölf bis Fünfzehn Millionen unbedruckter Fahrkarten soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermine, den 28. April d. J., Vorm. 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns einzureichen. Der Zuschlag wird binnen 14 Tagen ertheilt. Die Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger“ Nr. 61 vom 11. März 1891 bekannt gemacht. Die besonderen Lieferungsbedingungen, sowie Bietungsmuster sind auf portofreien Antrag von unserer Verkehrskontrole I hierselbst, Bahnhofsstrasse 24 bis 28, kostenfrei zu beziehen. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 7. März 1892. (527J)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Offene Werkmeisterstelle. In unserer hiesigen Hauptwerkstatt ist die Stelle eines Werkmeisters neu zu besetzen. Gehalt 2400 bis 3200 ℳ. Dienstwohnung gegen 260 ℳ Miethe.

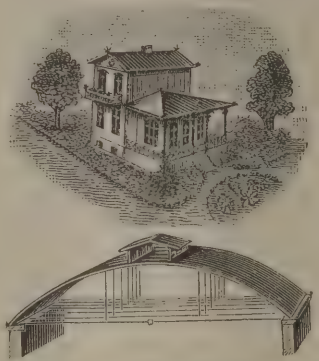
Geeignete Bewerber wollen sich unter Vorlage eines Lebenslaufs und ihrer Zeugnisse, sowie unter Angabe des Zeitpunktes des möglichen Dienstantrittes bei uns melden. Erfordert wird, dass der Bewerber die Qualifikation als Lokomotivführer erworben hat und zur Ablegung der Preussischen Werkmeisterprüfung für Lokomotiv- und Wagenbau befähigt ist. Wirklich erfolgte Ablegung dieser Prüfung ist erwünscht.

Lübeck, den 7. März 1892. (528)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,

Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,

Berlin N., Usedomstrasse 8,

Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674

Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.

Lager von ⌶ Trägern, Schienen, Bauguss.

Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Büsscher & Hoffmann

Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: **Breslau,** Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 24. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. März 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. März 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Ueber Nebenbahnen.
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Aus Württemberg: Mitteleuropäische Einheitszeit.
Zollsichere Einrichtung d. Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.
Verspätungen im Jahre 1891.
Unfälle im Monat Januar 1892.
Vereinfachung und Beschleunigung von Fahrgeld-Reklamationen.
Eröffnungen und Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Lokalbahn-A.-G. in München.
Ostpreussische Südbahn.
Deutsch - Russische Eisenbahnverbindung.
Magdeburger Strasseneisenbahn.
Aachen-Burtscheider Pferde-E.
Deutsche Levantelinie.
Deutsch - Australische Dampfschifffahrts - Gesellschaft in Hamburg.
Elbe-Travekanal.
Aus Sachsen:
Aus dem Sächsischen Landtage: Genehmigte Sekundärbahnen.
Aus der Schweiz:
Schweizerische Nordostbahn.
Mönchensteiner Katastrophe.
Einnahmen der Schweiz. Eisenb.
Berner Oberland.
Schweizerische Centralbahn.
Pilatusbahn.
Aus Grossbritannien:
Die Bahnen von England und Wales 1891.
Nordwestbahn.
Kohlenbeförderung nach d. Englischen Hauptstadt.
Die Cork, Blackrock u. Passagebahn in Irland.
Nordlondonbahn.
Die Nordbritische und die CaledonischeEisenbahngesellschaft in Schottland.
Mittellandbahn.
Aus Südamerika: Brasilien.
Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 15/1. 1892.
Bücherschau:
Brockhaus' Konversationslexikon.
Personalnachrichten:
Bayern.
Verschiedenes:
Der Ramazan.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Verkehrsstörungen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber Nebenbahnen.

Der Aufsatz „Kleinbahnen" in Nr. 17 S. 177 d. Ztg. von 1892 scheint der Hoffnung eine gewisse Berechtigung zu verleihen, dass nach einem längeren Stillstande auf dem Gebiete der Nebenbahnen in Preussen ein rüstiges Fortschreiten in nicht zu ferner Zeit wieder stattfindet. Es muss mit Freude begrüsst werden, dass ein erfahrener Fachmann, wie der Regierungsrath von Mühlenfels, diesem Gegenstande auch noch aus einem anderen Wirkungskreise seine Aufmerksamkeit schenkt und seine reichen Erfahrungen zur Verfügung stellt. Besondere Beachtung verdient der Umstand, dass Herr v. M. den Staat nicht als den geeigneten Unternehmer für den weiteren Ausbau des jetzt noch sehr weitmaschigen Nebenbahnnetzes ansieht. Herr v. M. hat an der Verstaatlichung von Privatbahnen, welche nunmehr Eigenthum des Preussischen Staates sind, in hervorragender Weise theilgenommen und war er dazu berufen, oft unter den schwierigsten Verhältnissen den Uebergang neu erworbener Linien in die Verwaltung des Staates zu leiten. Dass Herr v. M. diese Aufgaben mit grossem Geschick und dem stetigen Bestreben gelöst hat, den seitens des Publikums und der ihm unterstellten Beamten an die Verstaatlichung der Eisenbahnen geknüpften Wünschen gerecht zu werden, ist in den betreffenden Kreisen zur Genüge bekannt. Es allen recht zu machen, ist natürlich eine Unmöglichkeit. Hierbei mag noch gesagt sein, dass Herr v. M. durchaus nicht immer die erforderliche Unterstützung in seinen humanen Bestrebungen fand, sondern häufig auf hartnäckigen Widerstand stiess, der nicht selten aus kleinlichen Ursachen entsprungen war. Wie sehr man höheren Orts den verdienstvollen Mann schätzte, beweist seine Berufung als vortragender Rath in das Finanzministerium. Neben dieser dienstlichen Anerkennung bedeutender Leistungen fehlt die dankbare Anerkennung für das, was Herr v. M. Gutes gewirkt und gewollt hat, im Gebiet seiner früheren Thätigkeit nicht, davon möge er überzeugt sein. Dies nur nebenbei!

Wenn ein von den Vorzügen aller staatlichen Schöpfungen so durchdrungener Beamter, wie Herr v. M., seiner Ueberzeugung Ausdruck gibt, dass die weitere Anlage von Nebenbahnen, insbesondere der von ihm mit „Kleinbahnen" bezeichneten Gat-

tung, zweckmässig der Privatthätigkeit oder kommunalen Verbänden überlassen würde, so liegen dafür gewiss triftige Gründe vor. Seine wohl allgemein als zutreffend angesehene Meinung, dass auch die ihre Entstehung nicht dem Staate verdankenden Nebenbahnen den Staatseisenbahnen nicht nur nicht durch Verkehrsentziehung schaden, denselben vielmehr neuen Verkehr zubringen und die Einnahmen vermehren helfen, ist früher vielfach nicht getheilt worden. Darauf kann denn auch ein grosser Theil der Schwierigkeiten zurückgeführt werden, mit welchen Private bei Gründung und Ausführung von Nebenbahnen zu kämpfen hatten. Selbstverständlich sollen diese Unternehmungen aus dem Anschluss an das grosse Staatsbahnnetz nicht mehr als die ihnen zukommenden Vortheile geniessen, aber es dürfen denselben auch nicht unnöthigerweise Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Nach dieser Richtung hin dürfte Herr v. M. Erfahrungen gesammelt haben, welche ihn veranlassten, bedauerliche Irrthümer aufzuklären.

Den Vortheilen, welche entstehen, wenn die weitere Anlage von Nebenbahnen im wesentlichen der Privatthätigkeit überlassen wird und die in dem eingangs erwähnten Aufsatz des näheren erwähnt sind, dürfte sich noch der weitere Vortheil anreihen, dass der Staat schliesslich nicht über eine grössere Anzahl von Bahnstrecken gebietet, deren Verwaltung nach dem allgemeinen Zuschnitt des Staatseisenbahnbetriebes eine zu kostspielige wird, wodurch die Einträglichkeit der Staatseisenbahnen, an welche sich für den gesammten Staatshaushalt so weitgehende Hoffnungen knüpfen, mehr oder weniger empfindlich leiden würde. Dass die Nebenbahnen des Staates im allgemeinen zu theuer verwaltet werden, dürfte keinem Zweifel unterliegen; sie sind zu sehr auf den Vollbahnbetrieb zugeschnitten. Schon beim Bau dieser Bahnen wird nicht selten der gar nicht wieder gut zu machende Fehler begangen, dass in dem Bestreben nach Sparsamkeit, allerdings einer übelangebrachten Sparsamkeit, Steigungen vorgesehen werden, welche die Leistungsfähigkeit der später zu verwendenden Lokomotiven auf das Allerungünstigste beeinflussen. Es gibt Flach- und Hügellandbahnen, deren Längenprofile den Eindruck machen, als gehörten sie einer Gebirgsbahn erster Güte an. Und weshalb? Nur um das in solchem Falle zweifelhafte Verdienst zu haben, dass die Baukosten recht niedrige wurden. Bedauerlich und mit den nachtheiligsten Folgen verbunden ist es, wenn bei der Bearbeitung des Entwurfs nur einseitige Bestrebungen verfolgt werden, den Anforderungen eines zweckmässigen Betriebes aber nicht oder doch nur unvollkommen Rechnung getragen wird. Eine Mehrausgabe von 50—100 000 ℳ bei Ausführung einer grösseren Nebenbahn zu Gunsten möglichst zweckmässiger Neigungsverhältnisse kann gegenüber den damit verbundenen Vortheilen und Ersparnissen im Betriebe gar nicht ins Gewicht fallen. Es ist doch ein grosser Unterschied, ob bei günstigem Verkehr durch eine dreigekuppelte Tenderlokomotive auf einer solchen Bahn höchstens 40 Achsen befördert oder ob derselben bei weniger ungünstigen Steigungen 80—100 Achsen angehängt werden können. Bei günstiger Witterung zeigen sich die Nachtheile einer solchen Anlage nur in geringem Umfange, aber im Winter wachsen dieselben unter den Einwirkungen von Schnee und Glatteis zu erschreckender Höhe an. Darum kann es nicht dringend genug empfohlen werden, dass bei Feststellung des Projekts Bau- und Betriebstechniker ohne Eifersucht zusammenwirken und damit ein Werk schaffen, welches den daran zu knüpfenden wirthschaftlichen Forderungen nach Möglichkeit entspricht.

Der Betrieb auf den Nebenbahnen würde sich vielfach auch günstiger und somit billiger gestalten lassen, namentlich da, wo der Güterverkehr nur geringeren Umfang besitzt. Häufig begegnet man noch der Ansicht, dass das auf den Vollbahnen nicht mehr mit gutem Erfolg zu verwendende Betriebsmaterial, namentlich Lokomotiven, auf den hinzugekommenen Nebenbahnen zweckmässige Verwendung finden könne. Dies ist nicht zutreffend, wie schon im „Archiv für Eisenbahnwesen“ — Jahrgang 1884 Heft 6 Seite 523 — in dem Artikel: „Die Omnibuszüge im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover“ von dem derzeitigen Regierungs-Maschinenmeister von Borries eingehend nachgewiesen ist. Obwohl die gemachten Erfahrungen dafür sprechen, dass diese Omnibus- oder leichten Züge den Vorzug verdienen und zweckmässige Verwendung finden, wird von denselben dennoch bis jetzt nur ein geringer Gebrauch gemacht. Auch auf den Hauptbahnen können derartige Züge mit Vortheil verwendet werden. Dem häufigen Drängen des Publikums auf Vermehrung von Zügen, Verbesserung von Zugverbindungen und auf Erreichung von Anschlüssen ist nicht selten in allzu bereitwilliger Weise nachgekommen und werden infolge dessen vielfach Züge gefahren, welche bei Verwendung des für die Hauptbahnen vorgesehenen rollenden Materials die Beförderungskosten nicht einbringen. Das Beste würde da sein — wenigstens vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung —, derartige Züge wieder aufzugeben, aber das geht nicht so leicht, in den meisten Fällen überhaupt nicht. Wird eine solche Absicht wirklich einmal angedeutet, dann erhebt sich ein Sturm oder besser gesagt ein Orkan der Entrüstung. Da kommen nicht nur einzelne Interessenten, sondern auch Körperschaften, Handelskammern und Bezirks-Eisenbahnrath, um schriftlich und mündlich die besondere Wichtigkeit gerade des Zuges hervorzuheben, den die Verwaltung wegen der äusserst geringen Besetzung aufgeben möchte. Einen starken Verbündeten finden die betreffenden Kämpfer dann vielfach an der Postverwaltung, die ja mit besonderer Zähigkeit an dem festhält, was ihr die Eisenbahn einmal geboten hat. Mit dem fraglichen Zuge sind einige Briefe, Zeitungen oder auch Packete befördert und da wäre es ja vom postalischen Standpunkte ein Verbrechen, diesen Zug ausfallen zu lassen. Wie würde das Publikum hierdurch geschädigt werden! Ja, die Post hat es leicht, dem Publikum Annehmlichkeiten zu bereiten, kann es doch auf Kosten der Eisenbahn geschehen. Diesem Ansturm ein energisches „nein“ entgegenzurufen, unterlässt die Eisenbahnverwaltung meistens, sie fährt den Zug auch fernerhin, wenn auch dabei zugesetzt wird. Da bedingt es das eigene Interesse, die Zugförderungskosten so niedrig wie möglich zu stellen. In vollkommenster Weise kann dies nur bei Anwendung der sogen. leichten Züge erreicht werden, wenn derselben nach Lage des gesammten Fahrplans nicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen. Ein gewisser Nachtheil wird zuweilen in der niedrig bemessenen Geschwindigkeit dieser Züge liegen, durch welche andere Züge unter Umständen ungünstig beeinflusst werden. Wenn somit die leichten Züge auch nicht auf jeder Strecke bei sonst für dieselben sprechenden Verhältnissen Anwendung finden können, so wird es sich aus wirthschaftlichen Gründen gerade in jetziger Zeit empfehlen, denselben besondere Aufmerksamkeit zu schenken, zumal die mit dieser Einrichtung im In- und Auslande bisher gesammelten Erfahrungen für dieselben sprechen.

Mit geringen Ausnahmen in den Grenzgebieten wird den neu hinzutretenden Nebenbahnen strategische Bedeutung nicht beizumessen sein und würde daher bei deren Anlage von besonderen Einrichtungen für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen von vornherein abgesehen werden können. Da diese Nebenbahnen auch ihre besonderen Lokomotiven erhalten, so kann der Oberbau wesentlich leichter und billiger hergestellt werden, als dies bei den im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen dieser Art der Fall gewesen ist. Ueberwiegende Gründe sprechen somit dafür, dass die Privatthätigkeit bei weiterem Ausbau des Nebenbahnnetzes eingreift. Wenn diese Angelegenheit erst mehr in Fluss gekommen sein wird und die Ansicht allgemein Platz greift, dass der Staat nur ganz ausnahmsweise unter besonderen Verhältnissen die Herstellung von Nebenbahnen übernimmt, dann wird auch die Bereitstellung der erforderlichen Mittel nicht auf Schwierigkeiten stossen, zumal durchweg bei zweckmässigem Betriebe und umsichtiger Verwaltung eine ebenso gute, wenn nicht

bessere Verzinsung wie bei den Konsols erzielt werden würde. Die Gesellschaften, Verbände oder sonstigen Eigenthümer von Nebenbahnen werden mit wenigen Ausnahmen gut daran thun, ihre Bahnen in eigenen Betrieb und eigene Verwaltung zu nehmen, weil mit dem Unternehmerthum auf diesem Gebiete ein mehr oder weniger starkes Ausbeutungssystem verbunden zu sein pflegt.

Es wird nun die Frage aufgeworfen werden: wer baut in wirthschaftlich ungünstigen Gegenden die zur Hebung des Wohlstandes so nöthigen Bahnen, wenn die Hilfe des Staates nicht eintritt? Auch hier werden Private und kommunale Verbände eintreten, wenn es gelingt, die Anlagekosten so niedrig wie möglich zu halten. Um dies zu erreichen, wird man in solchen Fällen die Schmalspur ins Auge fassen müssen. Mit derselben sind bekanntlich in Sachsen, Oldenburg, Schleswig-Holstein, auf der Rhön und dem Harz recht günstige Erfahrungen gesammelt. Eine lohnende Verzinsung des Anlagekapitals würde dann voraussichtlich ebenso wie bei den letzterwähnten Bahnen erzielt werden.

Möge es bald gelingen, auf dem Gebiete der Privat-Nebenbahnen eine rührige Thätigkeit zu entwickeln. Bei dem neuen Kurse wird man sich ja der Hoffnung hingeben können, dass dieser Privatthätigkeit für die Folge ein grösseres Wohlwollen entgegengebracht werden wird, als dies bisher der Fall gewesen ist.

Zu guterletzt noch eine nebensächliche Bemerkung. Die in dem Aufsatz in Nr. 17 S. 177 d. Ztg. und in der demselben zu Grunde gelegten Schrift angewandte Bezeichnung „Kleinbahnen“ wird sich besonderen Beifalls kaum zu erfreuen haben. Dieselbe erscheint zu weit hergeholt, wie es bei der Verdeutschung unliebsamer Fremdwörter nicht selten vorkommt. Es würden also demnächst Hauptbahnen, Nebenbahnen und Kleinbahnen zu unterscheiden sein. Sollte es nicht möglich sein, für letztere die Bezeichnung Nebenbahnen festzusetzen, für die jetzigen Nebenbahnen dagegen einen anderen Ausdruck zu finden, der ihre Bedeutung besser kennzeichnet? Jedoch, diese Frage wird bei Durchberathung des neuen Gesetzentwurfes ihre Erledigung finden und ist, wie gesagt, nur nebensächlicher Natur.

K. II.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 923 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 5./6. März d. J. in Leipzig abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 7. Juli d. J. in Wien stattfinden) (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus Württemberg: Mitteleuropäische Einheitszeit.

Der „St.-Anz. f. W.“ ist in der Lage, einen Erlass des Ministeriums des Innern an die Stadtdirektion Stuttgart und die Oberämter vom 1. März d. J. mitzutheilen, welcher die Einführung der Mitteleuropäischen Einheitszeit am 1. April d. J. zum Gegenstand hat. Dieser Erlass lautet:

Im Hinblick auf die mit dem 1. April 1892 erfolgende Einführung der nach dem 15. Längengrad östlich von Greenwich sich richtenden Mitteleuropäischen Einheitszeit in dem inneren und äusseren Dienste der Württembergischen Staatseisenbahnen und im Dienste der Post- und Telegraphenverwaltung, welche der bisher in Württemberg maassgebenden Ortszeit bezw. der mittleren Stuttgarter Zeit um 23 Minuten voraus ist, wird es sich zur Anwendung von Missständen nicht vermeiden lassen, die für den Dienst der Verkehrsanstalten angenommene Zeit auch im übrigen bürgerlichen Leben zur Einführung zu bringen. Die Bedeutung dieser Maassregel erheischt, als über den Bezirk der einzelnen Gemeinden hinausgehend, eine einheitliche Regelung. Es ist daher den Gemeindebehörden zu empfehlen, vom 1. April 1892 an die für das bürgerliche Leben in den Gemeinden maassgebenden Uhren nach der Uhr der nächstgelegenen Eisenbahnstation oder Postanstalt zu richten. Dies wird zur Folge haben, dass die Uhren, welche bisher nach der „mittleren Stuttgarter Zeit“ gerichtet waren, in der Nacht vom 31. März auf 1. April 1892 um 23 Minuten vorzurücken sein werden.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr ist mit Zustimmung der vorgenannten Vertragsstaaten nachträglich auch Bulgarien beigetreten.

Verspätungen im Jahre 1891.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staats-Anzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der im Jahre 1891 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen und deren Ursachen betrug die Gesammtlänge der 36 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen bezw. Bahnnetze am Ende des Jahres 36 472 Kilometer, von denen 11 942 km zweigeleisig waren. Im ganzen wurden zurückgelegt: 1. 175 983 612 Zugkm oder durchschnittlich im Tage = 482 147, 2. 3 437 806 773 Achskm oder durchschnittlich im Tage = 9 418 649. Von den zurückgelegten Zugkilometern kommen auf 1 km Bahnlänge im Jahresdurchschnitt = 4 854 und von den zurückgelegten Achskilometer = 94 828. Von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen verspäteten sich im ganzen 62 618; von diesen Verspätungen wurden jedoch 22 997 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den betreffenden Bahnen nur 39 621 Verspätungen zur Last fallen gegen 29 064 im Vorjahre. Hiervon entfallen auf 1 Million Zugkilometer 225 und auf 1 Million Achskilometer 12, mithin auf 1 Million Zugkilometer 46 = 26 v. H. mehr und auf 1 Million Achskilometer 3 = 33 v. H. mehr als im Vorjahre. Nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf 1 Million Zug- und Achskilometer entfallenden Verspätungen ergeben sich 51 Verspätungen gegen 40 im Vorjahre. Infolge der Verspätungen wurden 39 359 Anschlüsse versäumt. Bei 2 Bahnen sind Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. Die 39 621 den betreffenden Bahnen zur Last fallenden Verspätungen sind veranlasst in 3 762 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 888 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen, in 16 579 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 227 Fällen durch Post- und Steuerabfertigung, in 7 383 Fällen durch starken Verkehr, in 3 293 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden und Umladen von Reisegepäck und Gütern, in 3 206 Fällen durch Dampfmangel u. dergl., in 4 053 Fällen durch atmosphärische Einflüsse, in 177 Fällen durch Entgleisungen und Zusammenstösse der betreffenden Züge und in 53 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse. Wird die Reihenfolge der Eisenbahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach den Verhältnisszahlen (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen festgestellt, so nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Main-Neckarbahn und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und die Hessische Ludwigsbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei den Zügen, welche infolge von Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen u. dergl. ganz oder theilweise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus derartigen Ursachen sind 917 Züge ganz und 438 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 751 Anschlüsse versäumt worden.

Unfälle im Monat Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 13 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 26 Zusammenstösse in Stationen und 222 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisen-

bahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 251 Personen verunglückt, sowie 62 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 140 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 9 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona und zu Berlin, je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, zu Elberfeld, zu Bromberg und zu Berlin, auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und die Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn und 3 Verletzungen auf die Hessische Ludwigsbahn. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 33 getödtet und 173 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 7 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 18 getödtet und 8 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 45 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 893,21 km Betriebslänge und 866 238 844 geförderten Achskilometern) 271 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, auf der Main-Neckarbahn und in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,40 km Betriebslänge und 25 400 093 geförderten Achskilometern) 14 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, auf der Werra-Eisenbahn und auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Vereinfachung und Beschleunigung von Fahrgeld-Reklamationen.

Die am Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande betheiligten Eisenbahnen haben, wie die „Voss. Ztg." erfährt, zur Vereinfachung und Beschleunigung von Fahrgeld-Reklamationen des Publikums das nachstehende Uebereinkommen geschlossen: Im Verkehr zwischen den am Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande Betheiligten tritt, abgesehen von den Fällen, in welchen eine gesetzliche und reglementsmässige Erstattungsverpflichtung oder die Verschleppung eines Reisenden vorliegt, eine Erstattung von Fahrgeld auch im Falle nachgewiesener Nichtausnutzung von Fahrkarten ein. Die regelnde Verwaltung entscheidet darüber, ob der Nachweis der Nichtausnutzung der Fahrkarte als erbracht anzusehen ist. Der Mangel des Kupirzeichens gilt nicht unter allen Umständen als ein derartiger Nachweis, wohl aber eine auf die Fahrkarte gesetzte, entsprechende Bescheinigung des Vorstandes derjenigen Station, auf welcher die Reise unterbrochen worden ist. Die Angabe des Grundes der Nichtausnutzung und geeigneten Falles dessen Bescheinigung zu beanspruchen, bleibt der regelnden Verwaltung überlassen. Die Angabe und Bescheinigung der Nichtausnutzung ist in allen Fällen zu fordern, in welchen ein Missbrauch vermuthet wird. Der Erstattungsbetrag beschränkt sich stets auf den Unterschied zwischen dem gezahlten Gesammtpreise und dem einfachen Fahrpreise für die mit der Fahrkarte abgefahrene Strecke. Das etwa entstehende Porto wird von dem zu erstattenden Betrage gekürzt. — Alle anderen Erstattungsanträge, namentlich diejenigen, bei welchem eine gesetzliche oder reglementsmässige Entschädigungspflicht vorliegt oder bei welchem mehr als der oben gedachte Unterschied erstattet werden soll, bleiben der Erledigung im Wege der besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern belegene Haltestelle Balgstädt, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 1. April d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Broistedt und Hoheneggelsen gelegene Haltestelle Woltwiesche, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Güterverkehr, mit einstweiliger Ausnahme der Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen usw., eröffnet.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Im Jahre 1891 befanden sich im eigenen Betriebe der Gesellschaft 8 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 157,57 km, welche theils in Sachsen-Weimar, theils in Württemberg und Bayern belegen sind; es sind dies: die Feldabahn (Salzungen-Kaltennordheim, Dorndorf-Vacha) 44,09 km (schmalspurig), die Lokalbahnen Ravensburg-Weingarten 4,17 km (schmalspurig), Sonthofen-Oberstdorf 13,50 km, Oberdorf b. B.-Füssen 30,62 km, Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn) 8,79 km (schmalspurig), Murnau-Garmisch-Partenkirchen 25,16 km, Fürth-Zirndorf 4,94 km und München-Wolfratshausen (Isarthalbahn) 26,30 km. Die Theilstrecke der Isarthalbahn Thalkirchen-Ebenhausen kam am 10. Juni und die Theilstrecke Ebenhausen-Wolfratshausen am 27. Juli 1891 zur Eröffnung, während die Reststrecke München-Thalkirchen, 2,3 km, sich gegenwärtig noch im Bau befindet.

Der Betrieb der Deutschen Linien wird in Regie seitens der Lokalbahn-Aktiengesellschaft direkt geführt, der Betrieb der Ungarischen Linien hingegen ist an die Königlich Ungarische Staatseisenbahn auf Grund von Betriebsverträgen auf Konzessionsdauer verpachtet. Der Betrieb der beiden Oesterreichischen Linien Ischl-Strobl und Salzburg-Mondsee wird seitens der Salzkammergut-Lokalbahnaktiengesellschaft geführt.

Die sämmtlichen im Betriebe der Gesellschaft befindlichen Deutschen Linien haben sich im Berichtsjahre in vollständig normaler Weise entwickelt; auch die Linien in Oesterreich-Ungarn haben eine grössere Verkehrsentwickelung gezeigt und höhere Einnahmen gebracht, als sie den Berechnungen entsprochen hätten.

Nach dem Jahresbericht beträgt der Reingewinn des Jahres 1891 532 165 ℳ. Nach Ausstattung des Reservefonds mit 26 608 ℳ, der Vertheilung einer Dividende von 4 % an das 6 250 000 ℳ betragende Aktienkapital mit 250 000 ℳ und der persönlichen Gewinnantheile mit 29 887 ℳ verbleiben 225 670 ℳ.

Der Aufsichtsrath schlägt der Generalversammlung vor, 2½ % Superdividende mit 156 250 ℳ zu vertheilen, 10 000 ℳ dem Pensionsfonds zu überweisen und den Rest von 59 420 ℳ auf das Gewinn- und Verlustkonto für 1892 vorzutragen.

Für das Jahr 1890 gelangte gleichfalls eine Dividende von 6½ % zur Vertheilung.

Ostpreussische Südbahn.

Die Konvertirung der Prioritätsobligationen der Gesellschaft beschäftigte am 23. Februar d. J. die Petitionskommission des Abgeordnetenhauses. Ueber die Berathung liegt nunmehr ein gedruckter Bericht vor. Nach demselben gaben die Vertreter der Staatsregierung folgende Erklärung ab: Es sei zutreffend, dass Anträge der Ostpreussischen Südbahn, ihr unter verschiedenen Modalitäten die Kündigung bezw. Konvertirung ihrer Prioritätsanleihe zu genehmigen, in 5 Fällen von der Staatsregierung abgelehnt worden seien. Für diese seien hierbei dieselben Erwägungen maassgebend gewesen, die sie nach dem dem Abgeordnetenhause bei früherer Gelegenheit gegebenen Darlegungen in anderen Fällen bestimmt hätten, den Anträgen von Privateisenbahn-Gesellschaften auf Genehmigung einer Herabsetzung des Zinsfusses ihrer privilegirten Anleihen nicht stattzugeben. Die Staatsregierung sei davon ausgegangen, dass derartigen Anträgen lediglich der Widerstreit der Interessen der Gläubiger der Gesellschaft einerseits und der Aktionäre andererseits zu Grunde liege, das Ziel der Anträge daher eine Verschiebung in den Vermögensverhältnissen der Gläubiger und der Aktionäre sei, zu Gunsten dieser und zu Ungunsten jener. Die Staatsregierung habe es nicht für angezeigt gehalten, zur Herbeiführung dieses Erfolges ihrerseits durch Genehmigung der Kündigung bezw. Befürwortung eines neuen Privilegs positiv mitzuwirken, so lange nicht öffentliche Interessen für die fraglichen Anträge geltend zu machen seien. Solche Interessen hätten zur Ermässigung des Zinsfusses der eigenen Anleihen des Staates und zur Genehmigung entsprechender Maassnahmen für Anleihen der Kommunen und Kommunalverbände in weitem Umfang geführt. Bei den Anleihen der Privateisenbahn-Gesellschaften als reinen Privatunternehmungen seien sie nicht anzuerkennen gewesen, und deshalb seien die betreffenden Anträge in konstanter langjähriger Praxis grundsätzlich abgelehnt worden. Eine Ausnahme zu Gunsten des zur Erörterung stehenden Antrages der Ostpreussischen Südbahn erscheine nicht begründet.

In der Debatte wurde von einem Mitgliede der Kommission hervorgehoben, dass es den Anschein gewinnen könne, als ob mit der Ablehnung der fraglichen Anträge ein gewisser Druck der Staatsregierung auf die Eisenbahngesellschaft ausgeübt werden solle, um die Bahn eventuell billiger erwerben zu können, und dass die Herabsetzung des Zinsfusses bei anderen Eisenbahngesellschaften genehmigt worden sei. Jedoch sei eine Herabsetzung des Zinsfusses unter 4 % nicht erwünscht, um nicht das Verhältniss der Gläubiger und der Aktionäre allzu sehr zu verändern, und um nicht die Aktien allzu sehr zum Gegenstande des Börsenhandels zu machen. Mit Rücksicht hierauf wurde der Antrag gestellt, die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen mit der Maassgabe, dass der Zinsfuss nicht unter 4 % herabgesetzt würde.

Die Vertreter der Staatsregierung äusserten sich darauf wie folgt: Die Andeutung, dass mit der Ablehnung der fraglichen Anträge ein gewisser Druck der Staatsregierung auf die Gesellschaft beabsichtigt sein könne, etwa zu dem Zweck, den Kaufpreis für den Fall des Erwerbes der Bahn durch den Staat herabzudrücken, müsse mit aller Bestimmtheit als unbegründet bezeichnet werden. Die betheiligten Ressorts seien von vornherein darüber einverstanden gewesen, dass derartige Erwägungen den Anträgen gegenüber nicht am Platze sein würden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag auf Ueberweisung der Petition an die Regierung zur Berücksichtigung mit 9 gegen 7 Stimmen angenommen.

Deutsch-Russische Eisenbahnverbindung.

Wie das „Memeler Dampfboot" erfährt, hat die Russische Regierung die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Krettingen nach Moszeiken ertheilt. Hierdurch würde die Eisenbahn Memel-Bajohren Anschluss an das Russische Eisenbahnnetz erhalten und somit eine neue Verkehrsstrasse zwischen Preussen und Russland hergestellt werden.

Magdeburger Strasseneisenbahn.

In der Generalversammlung wurde beschlossen von dem erzielten Reingewinn (72 060 ℳ) 72 000 ℳ als Dividende von 6 % zur Vertheilung zu bringen und 660 ℳ auf neue Rechnung zu übertragen.

Aachen-Burtscheider-Pferdeeisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1891, welcher der am 11. d. Mts. abgehaltenen Hauptversammlung der Aktionäre seitens der Direktion erstattet wurde, betrugen die Gesammteinnahmen 301 904 ℳ, die Gesammtausgaben 240 416 ℳ, der Ueberschuss 61 488 ℳ; letzterer hat sich gegenüber dem Vorjahre um 14 544 ℳ vermindert. Während für das Jahr 1890 eine Dividende von 1 % zur Vertheilung gelangt war, wurde für 1891 von einer Dividendenvertheilung abgesehen und der Ueberschuss fast nur zu Abschreibungen verwendet.

Deutsche Levantelinie.

Nach dem Bericht waren im Jahre 1891 die Frachten, namentlich rückkehrend, ausserordentlich gedrückt. Eine totale Missernte in der Türkei, Kleinasien und Bulgarien im Jahre 1890 und eine gleiche in Russland 1891 veranlasste, dass die Frachten beispiellos herabgesunken sind. Es betrug der Gewinn der eigenen Dampfer auf 24 Rundreisen 179 633 ℳ, ab Verlust der Extradampfer auf 6 Rundreisen 20 289 ℳ, verbleiben 159 344 ℳ und der Gewinn auf Zinsen und Agio 33 036 ℳ. Die Errichtungskosten betrugen 18 459 ℳ, die Zinsen der Prioritätsanleihe 50 625 ℳ, die Abschreibung auf 4 Dampfer 103 923 ℳ und der Uebertrag auf Reparaturkonto 18 000 ℳ.

Deutsch-Australische Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Hamburg.

Das Ergebniss des letzten Geschäftsjahres setzt die Verwaltung nicht in die Lage, einen Gewinn zur Vertheilung zu bringen, doch genügt der Ertrag zu einer mässigen Abschreibung und Rückstellung für Erneuerungen. Die ungünstige Lage des Frachtgeschäfts hat das ganze Jahr hindurch angehalten und ist noch beeinflusst worden durch fremde Dampfer, durch deren, zwar ungerelmässige, Einstellung ein Rückgang der Frachtsätze bewirkt wurde. Der Ueberschuss des Jahres 1891 betrug 333 435 ℳ (1890 752 530 ℳ); davon wurden 200 000 ℳ (326 082 ℳ) auf Dampfer abgeschrieben und 130 148 ℳ (200 060 ℳ) dem Erneuerungsfonds überwiesen. Für das Jahr 1890 wurden 5 % Dividende vertheilt.

Elbe-Travekanal.

Der Lübecker Staatsbaudirektor wird dem Senat das jetzt fertiggestellte Projekt für die Erbauung eines Elbe-Travekanals überreichen. Die Kosten werden voraussichtlich 18 000 000 ℳ überschreiten.

Aus Sachsen.

Aus dem Sächsischen Landtage.

Genehmigte Sekundärbahnen.

Der Sächsische Landtag hat auf Vorschlag der Königlich Sächsischen Regierung für die Etatsperiode 1892/93 die Ausführung folgender Sekundärbahnen genehmigt:

1. Olbernhau-Neuhausen. Diese Linie, für welche ein Kostenbetrag von 1 840 000 ℳ vorgesehen ist, wird normalspurig gebaut und soll einem Theil des Erzgebirges die langersehnte Eisenbahnverbindung geben. Die Baulänge beträgt 11,5 km, wovon 6,413 km in gerader Linie und 5,097 km in Bogen liegen. Der kleinste Halbmesser von 285 m kommt auf im ganzen 3,34 km Länge vor. Nur 1,562 km befinden sich in der Horizontale und 9,938 km in Steigung oder Gefälle. Das stärkste Steigungsverhältniss ist 1 : 80.

2. Pirna - Dohma - Grosscotta. Diese Linie, welche namentlich im Interesse der dortigen Sandsteinindustrie angelegt wird, zweigt bei Station 17 + 0 der Pirna-Berggiesshübler Bahn ab und wird gleichfalls normalspurig gebaut. Zahlreiche Sandsteinbrüche werden Anschlussgelegenheit erhalten. Die Baulänge beträgt einschliesslich der Endstation Grosscotta 6,7 km und unter Hinzurechnung des eventuell in den Lehmgrund zu legenden Schleppgeleises 7,3 km. Die stärkste Steigung von 1 : 35 zwischen Pirna und der Endstation kommt auf im ganzen 1,469 km Länge vor. Verlorene Steigung ist nicht vorhanden. Von ihrem Anfangs- bis zu ihrem Endpunkte hat die Bahn einen Höhenunterschied von 106,1 m zu überwinden; doch wird die Hauptmasse des Verkehrs sich thalwärts bewegen. Die Gesammtkosten der Anlage sind auf 795 000 ℳ veranschlagt.

3. Reichenbach-Mylau über Ober-Reichenbach. Diese Linie soll die Stadt Mylau mit der Linie Leipzig-Hof verbinden. Die Stadt Mylau liegt bei rund 3 km Entfernung vom Bahnhofe Reichenbach 90 m tiefer im Göltzschthale, welches in unmittelbarer Nähe der Stadt Mylau auf dem denkwürdigen Bauwerke der Göltzschthalbrücke von der Hauptlinie überschritten wird. Von den verschiedenen ausgearbeiteten Projekten ist dasjenige über Ober-Reichenbach gewählt worden. Die Linie erhält eine Länge von 7,5 km. Ausserdem ist die Durchführung einer 1,52 km langen Güterzweigbahn durch die Stadt Mylau in das Göltzschthal in der Richtung nach der Göltzschthalbrücke geplant. Die Kosten sind auf 2 615 000 ℳ veranschlagt. Die Bahn wird mehr dem Güterverkehr als dem Personenverkehr dienen.

Das den Ständen vorgelegte Projekt einer Chemnitzthalbahn (Chemnitz - Wechselburg) hat die Königliche Staatsregierung zurückgezogen.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath dieser Bahn stellte in seiner Sitzung vom 10. d. Mts. den Voranschlag der Betriebsrechnung für 1892 fest. Die Betriebseinnahmen sind auf 19 278 492 Frcs. budgirt (273 491 Frcs. weniger, als der approximative Rechnungsabschluss für 1891 ergibt), die Rein-Betriebsausgaben auf 11 700 693 Frcs. (243 724 Frcs. mehr als approximativ 1891). Die Gewinn- und Verlustrechnung liefert nach dem Budget einen Ueberschuss der Einnahmen im Betrage von 3 579 256 Frcs. (259 017 Frcs. mehr als die approximative Rechnung von 1891). Der Reinertrag von 1892 stellt sich auf 3 226 578 Frcs. (394 320 Francs weniger, als sich approximativ für 1891 ergibt). In dem Voranschlag ist die Linie Zürich - Zug - Luzern mit dem Nordostbahnnetz verschmolzen.

Nach einem von Prof. Kinkelin in Basel abgegebenen Gutachten besitzt die Pensions- und Hilfskasse für die Angestellten der Nordostbahn auf Grund der gegenwärtig geltenden Statuten der Kasse zu wenig Deckungskapital, um die ihr nach diesen Statuten obliegenden Leistungen zu erfüllen. Der Verwaltungsrath hat nun beschlossen, dieses Defizit auf die Gesellschaft zu übernehmen, in der Weise, dass dasselbe aus der Betriebskasse zu 3,75 % und nach einem mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Amortisationsplan successive getilgt werden soll. Gleichzeitig ertheilte er dem von der Direktion vorgelegten Entwurf der revidirten Statuten für die Pensions- und Hilfskasse die Genehmigung. Die Revision bewirkt in verschiedenen Punkten eine Besserstellung des Personals.

Mönchensteiner Katastrophe.

Die Basellandschaftliche Regierung hat auf Antrag der Staatsanwaltschaft beschlossen, ein technisches Obergutachten über die Ursachen des Brückeneinsturzes einzuholen.

Die Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen

betrugen im Monat Januar d. J.: im Personenverkehr 1 819 517 Francs (gegen 1 726 288 Frcs. im Vorjahre) = + 93 229 Frcs., im Güterverkehr 3 807 449 (3 208 597) = + 598 852 Frcs., zusammen 5 626 966 (4 934 885) = + 692 081 Frcs., für das Kilometer Betriebslänge 1 824 (1 621) = + 203 Frcs.

Berner Oberland.

Am 28. Februar d. J. fand die erste Probefahrt durch den neuen Schifffahrtskanal Thunersee - Interlaken statt. Mit dem 1. Juni d. J. werden die Dampfschiffe bis zum Hauptbahnhof in Interlaken fahren und den Personenverkehr bis zur Eröffnung der Thunerseebahn ganz befördern. Infolge Verständigung zwischen Dampfschiffgesellschaft und Bödelibahn wird erstere an letztere für die Strecke Därligen-Interlaken

vom Personenverkehr einen Taxantheil entrichten. Die Bödelibahn ihrerseits wird vom Bahnhof Interlaken bis zum Landungsplatz der Dampfschiffe eine gedeckte Aus- und Einsteighalle errichten. Die Bahnzüge Interlaken-Därligen werden auf etwa zweimalige Hin- und Rückfahrt reduzirt werden. Auf der Strecke Interlaken-Bönigen bleibt es den Reisenden freigestellt, Schiff oder Bahn zu benutzen.

Schweizerische Centralbahn.

Sitzung des Verwaltungsrathes der Centralbahn. Flury, Direktor der Emmenthalbahn, wurde an Stelle Altdorfer's zum Direktor gewählt. Die Emission eines 4% Anlehens von 15 Millionen Francs wurde beschlossen. Für Verstärkung der grösseren eisernen Brücken wurde ein Kredit von 129 609 Frcs., für Anbringen von Leithölzern an den eisernen Brücken mit mehr als 10 m Spannweite ein Kredit von 207 000 Frcs., für Anschaffung von 10 Güterwagen ein Kredit von 65 000 Frcs. und für Anbringung der Westinghousebremse an 42 Personen- und 7 Güterzuglokomotiven ein solcher von 64 800 Frcs. bewilligt.

Pilatusbahn.

Die Frequenz der Pilatusbahn ist im Jahre 1891 gegenüber dem Vorjahre bedeutend zurückgeblieben. Die Betriebseinnahmen betrugen bei einer Betriebslänge von rund 5 km und einer Betriebszeit von 152 Tagen und 11 705 zurückgelegten Zugkilometern im ganzen 207 096 Frcs. (1890: 276 118 Frcs.) oder für das Bahnkilometer 41 419 Frcs. und für das Zugkilometer 17,69 Frcs. Während der 152 Tage wurden mittelst 1 942 Zügen 28 349 Reisende befördert; es ergibt sich also eine mittlere Tagesfrequenz von rund 187 (233) Personen und eine mittlere Zugfrequenz von rund 15 (19) Personen. Die maximale Tagesfrequenz zeigt der 15. (16.) August mit 720 (1 208), die maximale Zugfrequenz Zug 5 am 2. September (16. August) mit 137 (224) Reisenden; es beträgt demnach die maximale Tagesfrequenz das 3,8 (5,2) fache und die maximale Zugfrequenz das 9,1 (11,8) fache der mittleren. Die Betriebsausgaben betragen im ganzen 124 354 (126 746) Frcs. oder für das Zugkilometer 10,62 (8,50) Frcs. Der Verwaltungsrath hat beantragt den Gewinnsaldo des Jahres 1891 von 73 506,95 Frcs. zu verwenden für Auszahlung einer Dividende von 3½% an die Aktionäre und den Rest von 3 506,95 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Aus Grossbritannien.

Die Bahnen von England und Wales 1891.

In der ersten Hälfte des Jahres 1891 verzeichneten die 22 hervorragendsten Englischen und Wälschen Bahnen nach der „Railway News“ einen Zuwachs von 14,6 Millionen Mark in der Roheinnahme gegen das vorangegangene Halbjahr, demgegenüber aber eine Vermehrung der Ausgabe von 19,68 Millionen Mark, so dass sich thatsächlich eine um 5,08 Millionen geringere Reineinnahme ergeben hat. Die Kosten für Kohle waren allein um 4 Millionen, die Löhne um 3 Millionen gestiegen. Während der letzten 6 Monate des Jahres ist der Preis der Kohle, der in der ersten Hälfte seinen höchsten Stand erreicht hatte, gegen das zweite Halbjahr 1890 um 240 000 ℳ zurückgegangen. Die Löhne dagegen sind weiter gestiegen, im Lokomotivdienste allein gegen das vorangegangene Halbjahr um 2,5 Millionen. Insgesammt sind die Löhne gestiegen um mehr als 2 Millionen Mark bei der Mittellandbahn, um nahe an 1 Million bei der Nordwestbahn, um 880 000 ℳ bei der Westbahn, um 860 000 ℳ bei der Nordostbahn, um 680 000 ℳ bei der Lancashire und Yorkshire Bahn, um 520 000 ℳ bei der Nordbahn usw. Die Gesammteinnahme betrug im zweiten Halbjahre 1891 rund 14 Millionen mehr als im gleichen Zeitraum 1890; der Ueberschuss vertheilte sich gleichmässig auf alle Einnahmequellen, Eisen allein ausgenommen.

Von den 22 bedeutendsten Bahnen zahlten im Jahre 1891 9 Gesellschaften eine geringere, 7 eine höhere Dividende als im Vorjahre. Die Dividende der übrigen Bahnen blieb unverändert.

Auf der Nordwestbahn

sind im letzten Halbjahr rund 277 000 Güterzugkm und 260 000 Personenzugkm mehr als im Halbjahr zuvor gefahren worden. Dieser Zuwachs brachte rund 667 000 ℳ und 1 140 000 ℳ Mehreinnahmen aus den beiden Verkehrszweigen. In Bezug auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr ist zu bemerken, dass der Verkehr der I. Klasse — wie dies ja bei den Englischen Bahnen im Durchschnitt überhaupt der Fall ist — auch diesmal wieder abgenommen hat. Der Verkehr der II. Klasse ist, was die Zahl der beförderten Personen anlangt, gestiegen, die Einnahmen daraus sind aber gefallen. Die Gesellschaft erblickt den Grund dieser zunächst befremdenden Thatsache in der grossen Zunahme des Personenverkehrs von und nach Rock Ferry im Anschluss an die Merseybahn, wo ein Fahrpreis von nur ½ d. (4½ ₰) erhoben wird. Der allgemeiner werdenden Strömung in England, die Zahl der Klassen durch Abschaffung der II. auf zwei zu vermindern, möchte sich die Nordwestbahn vorläufig nicht anschliessen, da die II. Klasse „noch ausreichende Lebenskraft zeige und noch elastisch sei.“ In dem erstatteten Jahresberichte ist gesagt, dass sich die Verwaltung eingehend mit der Frage der Abschaffung der II. Klasse beschäftigt habe, dass sie aber gefunden hätte, dass es nur verlustbringend sein könne, an den bestehenden Verhältnissen jetzt zu rütteln. Allerdings werde man in dieser Sache die Augen offen halten und mit der Vermehrung der Abtheile II. Klasse hintanhalten müssen. Der Verkehr in der III. Klasse hat wiederum zugenommen, was angesichts der wesentlich verbesserten Ausstattung der Abtheile III. Klasse nicht zu verwundern ist.

Aus der Reihe der Aktionäre der Bahn wurde bei der letzten Versammlung der Wunsch geäussert, dass der sportmässige Wettbewerb nach dem Norden aufgegeben werden möge. Es frage sich doch, ob es der Mühe werth sei, die Betriebskosten so sehr zu vermehren, blos um einige Minuten früher am Ziele anzukommen als andere Gesellschaften. Jeder, der nach Schottland gehe, müsse ohnehin einen Tag verlieren; es sei daher Geldverschwendung, die Geschwindigkeit lediglich aus Wettbewerbsgründen so auf die Spitze zu treiben, wie dies geschehe. Der Vorsitzende bemerkte hierauf, dass die Nordwestbahn dem Vorgange anderer Bahnen nothgedrungen folge. Die Verwaltung sei stets gegen die hohen Geschwindigkeiten gewesen, aber wenn sie sich den werthvollen Glasgower Verkehr auch ferner sichern wolle, dürfe sie es nicht geschehen lassen, dass die Ostküstengesellschaften früher in Glasgow ankämen. In der Frage der Zuggeschwindigkeit und des Wettbewerbs sei er stets für einen engeren Anschluss der Bahnen untereinander gewesen, weil er glaube, dass dann das Publikum ebenso gut, wenn nicht besser bedient werden könne, indem die Zahl der Züge in gewissem Umfange vermindert und die Geschwindigkeit einer Reihe von Zügen ermässigt werde.

Kohlenbeförderung nach der Englischen Hauptstadt.

An derselben nahmen die Eisenbahnen im Monat Januar d. J. mit 742 000 t theil. ⅓ davon beförderte die Mittellandbahn, danach folgt die Nordwestbahn. Reichlich ⅖ der durch die Eisenbahnen angebrachten Kohlen kommt von Derbyshire. Die Westbahn bringt die Kohlen aus dem Revier von Südwales. Der Preis der besten inländischen Kohle ging über 11,75 und 12 ℳ für die Tonne, höchstens 12,25 ℳ nicht hinaus, im Durchschnitt wurden 10,25 –10,5 ℳ bezahlt. Die Bahnfracht betrug 6—7,75 ℳ für die Tonne, wozu noch 75 ₰ für die Wagenbenutzung, 17 ₰ an Bahnhofsgebühren, etwa 35—50 ₰ für Verwiegen und Einfüllen in die Säcke, einschl. Miethe für Kohlensturzvorrichtungen usw., und 2,5 ℳ für die Beförderung in die Keller der Abnehmer kommen.

Die Cork, Blackrock und Passagebahn in Irland,

welche unlängst zur Einführung von Gruppen- oder Zonenfahrpreisen überging, erzielte im verflossenen Halbjahre aus dem Verkehr der Entfernungen unter 12 km eine Mehreinnahme gegen früher. Die Zahl der Reisenden war um 17 075, die Einnahme um 840 ℳ grösser als im Halbjahr vorher. Auf den weiteren Entfernungen hat der Verkehr um 11 751 Reisende zugenommen, während die Einnahme bedeutend abgenommen hat. Man schreibt diese Abnahme jedoch weniger dem neuen Tarifsystem, als den ungünstigen Witterungsverhältnissen zu.

Die Nordlondonbahn

ist infolge des Gesetzes von 1889 über die Regelung der Eisenbahnen gezwungen, die bei ihren Zügen bisher allgemein benutzte Clark-Webb'sche Kettenbremse durch eine andere, den Vorschriften des Handelsamts entsprechende, zu ersetzen. Hierfür ist die selbstthätige Saugluftbremse in Aussicht genommen, die der Westinghouse-Bremse in England mehr und mehr den Rang streitig macht. Für die Gesellschaft, welche nur 19,2 km Betriebslänge besitzt, bedeutet die Auswechselung der Bremse kein leichtes Opfer; es sind im ganzen hierfür ½ Million Mark aufzuwenden. Der Vorsitzende der Gesellschaft führt zu Gunsten der älteren Bremse an, dass die Züge der Gesellschaft täglich 7 000 Mal anhalten; bei diesem ausserordentlichen Verkehr habe die Bremse in den letzten 7 Jahren nicht ein einziges Mal versagt; er lässt es dahingestellt sein, ob demgegenüber ein thatsächliches Bedürfniss, die bisherige Bremse aufzugeben, vorliege.

Die Nordbritische und die Caledonische Eisenbahngesellschaft in Schottland

haben eine Vereinbarung über Theilung der Einnahmen aus dem Wettverkehr getroffen; der eigentliche Wettbewerb ist hierdurch beseitigt. Ferner ist zwischen den Gesellschaften vereinbart worden, dass während der nächsten 25 Jahre keine Bahn im Gebiete der anderen Eisenbahnlinien anlegen darf.

Die Mittellandbahn

hat, wie aus ihrem soeben erstatteten Rechenschaftsbericht über das zweite Halbjahr hervorgeht, während dieser Abrechnungsperiode 200 000 ℳ für Stellwerksanlagen verausgabt, um den Anforderungen zu genügen, die vom Handelsamt auf Grund des Gesetzes von 1889 über die Regelung der Eisenbahnen gestellt worden sind. Diese 200 000 ℳ bilden die letzte Rate der für die Vervollständigung der Sicherungsanlagen im Sinne des Gesetzes bereitgestellten 1 600 000 ℳ. Den Vorschriften des Handelsamts ist nunmehr vollständig genügt.

Der Bahn sind weitere bedeutende Unkosten durch den Umbau ihrer zahlreichen gusseisernen Brücken erwachsen, deren Auswechselung infolge eines auf der London Brighton und Südküstenbahn im vorigen Jahre vorgekommenen Einsturzes einer solchen Brücke beschleunigt werden soll. Die Veranlassung zu diesem Einsturz, bei dem glücklicherweise Menschenleben nicht zu Schaden gekommen sind, bildete eine Hohlstelle, welche im unteren Flansche des einen Trägers verborgen war.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Anfangs November 1891 gab die Brasilianische Regierung einen Erlass, betreffend Verpachtung der Staatsbahnen auf 33 Jahre; wenn man auch angesichts der politischen Wandlungen in letzter Zeit wird abwarten müssen, ob diese Absicht wirklich zur Ausführung gelangen wird, so lohnt es doch, sich ein Bild von den Brasilianischen Staatsbahnen zu machen.

Im Betriebe, im Bau und in Bauvorbereitung, soweit die Vorarbeiten genehmigt sind, befinden sich 13 Linien von zusammen 4 573 km, die einschliesslich der Fahrbetriebsmittel bisher mehr als 32 000 000 £ gekostet haben. Auf die einzelnen, nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung geordneten Linien entfallen von den Gesammtbaukosten folgende Beträge: 1. Centralbahn, früher Dom Pedro II. Eisenbahn, in den Staaten Rio de Janeiro und Minas Geraës 12 600 000 £; 2. Baturite-Eisenbahn von Fortaleza de Ceara nach Baturite im Staate Ceara 1 036 000 £; 3. Traguara-Rio Grande im Staate Rio Grande do Sul 2 200 000 £; 4. (Porto Alegre) Jagudry-Uruguayana im selben Staate 4 116 000 £; 5. Bage-Cacequi im selben Staate 1 000 000 £; 6. Rio do Ouro-Eisenbahn im Staate Rio de Janeiro zur Erleichterung der Wasserversorgung von Rio de Janeiro 131 000 £; 7. Alagoinhas-San Francisco im Staate Bahia 1 528 000 £; 8. Süd-Pernambucobahn von Palmares im Staate Pernambuco nach Pao d'Assucar am San Francisco im Staate Alagoas 4 800 000 £; 9. Sobral-Eisenbahn von Camocim nach Sobral im Staate Ceara 1 012 000 £; 10. Paolo Affonso-Eisenbahn von Pao d'Assucar im Staate Alagoas nach Jatoba im Staate Pernambuco längs des San Francisco auf der Strecke der Paolo Affonsofälle 572 000 £; 11. Central-Pernambuco-Eisenbahn von Recife nach Caruara im Staate Pernambuco 890 000 £; 12. Victoria-Natividade im Staate Espirito Santo 1 224 000 £; 13. Madeira-Mamoré im Staate Matto Grosso längs des durch Wasserfälle der Schifffahrt verschlossenen Mittellaufs des Madeira bis zur Einmündung des aus Bolivia kommenden Quellflusses Mamoré 980 000 £.

Im Betriebe befanden sich 1890 nur 8 Linien mit einer Gesammtlänge von 2 184 km, deren Betriebsergebnisse aus folgender Uebersicht zu ersehen sind:

Eisenbahn	Betriebslänge	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Ueberschuss oder Fehlbetrag
	km	Milreis	Milreis	Milreis
Centralbahn	866	12 041 191	9 184 083	+ 2 857 108
Baturitebahn	156	357 132	402 693	— 45 561
Sobralbahn	129	93 658	134 259	— 40 601
Central-Pernambucobahn	72	215 986	347 472	— 131 486
Süd-Pernambucobahn	140	194 188	108 688	+ 85 500
Paolo Affonsobahn	116	45 829	124 144	— 78 315
Alagoinhas-Villa Nova	322	226 547	584 950	— 358 403
Porto Alegre-Uruguayana	383	516 510	780 742	— 264 232
zusammen	2 184	13 691 041	11 667 031	+ 2 024 010

Die weitaus wichtigste von diesen Bahnen ist die Centralbahn, welche von Rio de Janeiro nach Lafayette in Minas Geraës führt und von dieser Hauptlinie fünf Zweigbahnen nach Camboa, nach Campinho, nach Santa Cruz, nach Macacos und Sao Paulo, und endlich nach Porto Novo da Cunha entsendet; ausser diesem Breitspurnetz (1,60 m) von 725 km Ausdehnung umfasst die Centralbahn noch 141 km Schmalspurbahnen (1 m), nämlich eine Linie von Lafayette nach Honorio Bicalho und eine zweite nach Ouro Preto. Von dem 113 097 362 Milreis betragenden Anlagekapital entfallen 99 456 875 Milreis auf die Breitspurbahnen und 13 640 487 Milreis auf die Schmalspurbahnen. Ausserdem ist der Centralbahn durch Erlass vom 30. August 1890 die Sao-Paulo-Rio-de-Janeiro-Eisenbahn einverleibt worden, doch sind die Betriebsergebnisse dieser Linie noch nicht 1890, sondern erst 1891 denen der Centralbahn zugesetzt; der in 5 % Staatsschuldverschreibungen an die Gesellschaft gezahlte Kaufpreis beträgt 10 000 000 Milreis. An Fahrbetriebsmitteln besass die Centralbahn 1890 144 Lokomotiven, sowie 2 149 Personen- und Güterwagen. Die 12 041 191 Milreis betragenden Betriebseinnahmen des Jahres 1890 sind um 171 876 Milreis höher als diejenigen des Vorjahres, obgleich bei den Kaffeesendungen ein Ausfall von 15 264 000 kg oder 622 423 Milreis eintrat. Die 9 184 083 Milreis betragenden Betriebsausgaben sind dagegen um 1 475 882 Milreis gegen das Vorjahr gestiegen; von den Gesammtsausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 117 721 Milreis (+ 7 995 gegenüber 1889), auf die Bahnaufsicht 56 448 (+ 6 007) Milreis, auf den Verkehrsdienst 2 757 478 (+ 518 610) Milreis, auf das Abrechnungswesen 244 337 (+ 86 625) Milreis, auf den Zugförderungsdienst 2 818 391 (658 758) Milreis und auf die Bahnerhaltung 3 189 708 (+ 197 886) Milreis.

Die Sao Paulo Brazilian Railway company erzielte nach dem Hauptversammlungsbericht vom 6. November 1891 auf ihrer Linie Santos-Jundiahy (139 km) im ersten Halbjahr 1891 eine Betriebseinnahme von 3 724 777 Milreis (gegen 2 714 483 Milreis im gleichen Zeitraum 1890); zu der Einnahmesteigerung trug sowohl die reiche Kaffeeernte des Verkehrsgebietes der Bahn als auch der Aufschwung des Personenverkehrs bei. Die Betriebsausgaben betrugen in dem genannten Zeitraum 2 278 805 Milreis, darunter recht erhebliche Beträge für Erneuerung und Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln sowie für Ergänzungsbauten; doch erlitt die Gesellschaft ausserdem infolge des niedrigen Kurses der Brasilianischen Münze noch einen Wechselverlust von 578 455 Milreis. Nach Bestreitung der Lasten verbleibt ein Reinertrag von 181 583 £, von dem 162 327 £ zur Vertheilung an die Antheilhaber kommen und 19 256 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Antheilhaber erhalten demnach für das 1. Halbjahr 1891 ebenso wie für das 2. Halbjahr 1890 einen Gewinn von 6 %, ausserdem aber einen steuerfreien Zuschlagsgewinn von 8 sh. für den Antheilschein von 20 £, so dass sich der Gesammtgewinn für das Geschäftsjahr 1890/91 auf 14 % stellt.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.** *)

I. Die Kolonie **Victoria** hatte am 1. Juli 1890 ein Eisenbahnnetz von 3 975 km im Betriebe, gegen 3 535 km im Vorjahre, welches in 5 von der Hauptstadt Melbourne auslaufende Linien eingetheilt ist. Bis zum 1. Juli 1890 hatte dieses Netz ein Anlagekapital von 34 370 031 £ erfordert oder durchschnittlich etwa 8 647 £ für 1 km. Diejenigen Bahnen, welche vor dem Jahre 1864 in Victoria gebaut wurden, kosteten bis 31 069 £ für 1 km; in letzter Zeit hat man dieselben aber schon für 4 219 £ hergestellt.

Die Einnahmen der Bahnen bezifferten sich im Jahre 1889/90 auf 3 131 866 (1889 + 21 726) £, während die Betriebskosten 2 132 158 (+ 186 321) £ erforderten. Der hiernach noch verbleibende Reingewinn im Betrage von 999 708 (— 104 595) £ verzinste die Eisenbahnanleihe mit nur 3,14 (— 0,87) %; da aber zur Verzinsung derselben 1 221 190 £ erforderlich waren, so hatte der Staat einen Zuschuss von 221 482 £ zu leisten.

Zur Beförderung gelangten in dem 12 monatlichen Zeitraum 71 058 940 (+ 2 154 513) Personen, 3 966 262 (— 2 221) t Güter und 204 174 (— 12 531) t lebendes Vieh.

Nach vorläufiger Zusammenstellung haben die Eisenbahnen der Kolonie Victoria in 1890/91 ein noch traurigeres Ergebniss geliefert. Die Gesammteinnahme belief sich auf 3 306 680 £, während die Ausgaben, mit Einschluss der Verzinsung des Anlagekapitals, 3 830 473 £ erforderten. Dies ergibt einen Fehlbetrag von 523 793 £, welcher dem Staate zur Last fällt. — So lange die Bahnen auf die bevölkerten Bezirke beschränkt waren, deckten sich Einnahme und Ausgabe reichlich. Jetzt aber sind sie in die fernen, sehr spärlich bewohnten und wenig kultivirten Bezirke, in denen ihre Einnahmen weit hinter den Betriebskosten zurückbleiben, fortgeführt worden. Der Staat kann eine solche Belastung, die sich nach Aussage der Direktoren in den nächsten Jahren noch steigern wird, auf die Dauer um so weniger tragen, als

*) Siehe auch die früheren Mittheilungen über die Australischen Eisenbahnen in den Jahrgängen 1873—1890.

seine Finanzen keineswegs günstig liegen. Die Staatseinnahme ergab im Jahre 1890/91 nur 8 340 813 £ (178 345 £ weniger als im Vorjahre) gegen 9 550 010 £ Ausgaben, und auch die Ausfuhr im Werthe von 15 679 000 £ blieb um fast 6 Millionen hinter der Einfuhr zurück. Die Herabsetzung des Eisenbahntarifs für Personen sowohl, wie für Güter in den letzten Jahren war ein grosser Fehler. Jetzt soll nun dieser voreilige Erlass wieder zurückgezogen und in die entfernten Bezirke überhaupt nur 3 Mal in der Woche ein Zug abgelassen werden.

Obwohl die im Jahre 1884 seitens des Parlaments von Victoria zum Bau genehmigten 1 931 km Eisenbahnen Ende 1891 grösstentheils vollendet waren, zögerte die Regierung der Kolonie bisher, dem Parlament eine weitere Vorlage über zu bauende Eisenbahnstrecken zu unterbreiten, theils weil die Unrentabilität derselben vorauszusehen, theils weil der Londoner Geldmarkt zu ferneren Anleihen nicht bereit war. Jetzt hat sich die Regierung jedoch dahin schlüssig gemacht, mit Genehmigung des Parlaments die Aufnahme einer Eisenbahnanleihe von 2 000 000 £ zu einem höheren Zinssatz als bisher an der Londoner Börse zu versuchen. Bahnen sollen von jetzt ab nur in solchen Bezirken gebaut werden, wo das für den Bahnkörper nöthige Land, sofern es Privateigenthum ist, ohne Entschädigung hergegeben wird.

Am Schlusse des Jahres 1891 hatte Victoria 4 520 km Eisenbahnen im Betriebe gegen 4 326 km Ende des Jahres 1890.

II. Die Kolonie **Südaustralien** im engeren Sinne, d. h. ohne das Nordterritorium, umfasst zwar ein Areal von 984 000 qkm, zählt aber erst eine weisse Bevölkerung von 315 500 Seelen. Mit ihren natürlichen Hilfsquellen steht sie hinter den übrigen Kolonien des Australischen Kontinents zurück, weshalb für Erweiterung ihres Eisenbahnnetzes in letzter Zeit wenig geschehen konnte, zumal auch die Staatsfinanzen sehr ungünstig sind und der Englische Geldmarkt — wie ein neuerlicher Misserfolg lehrte — neuen Anleihen der Kolonie abgeneigt ist. Das Finanzjahr schloss am 30. Juni 1891 mit einem Fehlbetrage von 753 313 £.

Die eröffneten Bahnen hatten am Schlusse des Jahres 1890 eine Länge von 2 591 km gegen 2 483 km im Vorjahre; ihr Bau hatte 10 125 978 £ oder durchschnittlich 3 908 £ für 1 km gekostet. Die Jahreseinnahme ergab 1 124 104 (+ 201 316) £, verausgabt wurden 574 541 (+ 59 632) £ oder 51,11 (— 3,39) % der Einnahme. Der Reingewinn von 549 563 (+ 141 685) £ verzinste das Anlagekapital mit 5,30 (+ 1,20) %. Befördert wurden 5 011 809 (+ 527 014) Personen und 1 314 672 (+ 351 869) t Güter.

Am 31. Juni 1891 waren 2 681 km Eisenbahnen eröffnet. Davon hatten 1 870 km die schmale Spurweite von 1,06 m und 811 km von 1,60 m. Der Reingewinn von 606 820 £ verzinste das Baukapital im Betrage von 11 398 859 £ mit 5,32 % und liess nach Deckung der Zinsen dem Staate einen Ueberschuss von 175 398 £.

Das Parlament genehmigte (selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass die dazu nöthigen Anleihen sich auf dem Londoner Geldmarkte beschaffen lassen) den Bau einer schmalspurigen, 424 km langen Bahn von Leigh's Creek (einer Station an der Grossen Nordbahn in 27 ° 45 ′ südlicher Breite und 138 ° 25 ′ östlich von Gr.) nordöstlich nach Innamincka (einem unbedeutenden Orte am Cooper's Creek in 27 ° 45 ′ südlicher Breite und 140 ° 45 ′ östlich von Gr. unweit der Grenze von Queensland). Die Gesammtkosten sind auf 1 317 090 £ veranschlagt. Die Bahn wird kulturfähiges Land bestreichen. In dem von ihr berührten Mount Lyndhurst, M. Freeling, M. Burr und anderen Theilen des Flindersgebirges vermuthet man werthvolle Mineralien.

III. Das zur Zeit noch zur Kolonie Südaustralien gehörige sogen. **Northern Territory** mit einem Flächeninhalt von 1 355 652 qkm zählt trotz seines Umfangs ohne die Eingeborenen erst 1 165 Europäer und 3 392 Chinesen. Die dort von Port Darwin an der Nordküste südsüdöstlich nach dem kleinen Minenorte Pine Creek laufende, 235 km lange Bahn wurde nicht verlängert, und dürfte es wohl schwerlich auch dazu kommen.

Die Einnahmen dieser Bahn, auf welcher überhaupt nur 2 Mal in der Woche 1 Zug in jeder Richtung abgelassen wird, ergaben in den 12 Monaten von Juli 1890 bis dahin 1891 eine Gesammteinnahme von 15 618 £, gegen 14 198 £ Ausgaben, so dass zur Verzinsung des Anlagekapitals in Höhe von 1 020 556 £ nur 1 420 £ übrig blieben. Da die Anleihe unter Garantie der Kolonie Südaustralien gemacht wurde, so muss letztere für Zahlung der jährlichen Zinsen (50 000 £) aufkommen.

IV. Die Kolonie **Neu-Süd-Wales** mit einer Fläche von 797 671 qkm zählt jetzt eine Bevölkerung von 1 134 207 Seelen. Ihre Finanzen sind in guter Ordnung, infolge deren sie auch den erforderlichen Kredit in London geniesst. Eine dort am 17. September 1891 neu aufgenommene 3½ % Anleihe über 4 500 000 £ wurde zu 95 weit überzeichnet und ist meistens für den Eisenbahnbau bestimmt.

Die Kolonie hatte Ende 1890, ohne die 72 km lange Privatbahn von Deniliquin nach Echuca am Murray River, 3 511 km Staatsbahnnn im Betriebe, gegen 3 494 km im Vorjahre. Der Bau derselben hatte 27 094 263 £, die Anschaffung des Betriebsmaterials 3 460 860 £ gekostet, zusammen somit 30 555 123 £ oder etwa 8 703 £ für 1 km. Die Jahreseinnahme ergab 2 902 048 £ bezw. nach Deckung der Betriebskosten einen Ueberschuss von 1 042 140 £, welcher das verwendete Kapital mit 3,28 % verzinste. Zur Beförderung gelangten 18 071 945 Personen und 3 788 950 t Güter.

Günstiger stellte sich der Abschluss des Jahres 1890/91, von Juli zu Juli gerechnet. Die Einnahmen waren auf 3 267 271 £ gestiegen, welchen eine Ausgabe von 1 196 221 £ gegenüberstand. Der Ueberschuss verzinste somit das Anlagekapital zu 4 %, infolge dessen der Staat nur noch einen Zuschuss von 0,29 % zu leisten hatte.

Da der Regierung die in London nachgesuchte Anleihe bewilligt wurde, hat sie jetzt den Bau mehrerer projektirter Bahnstrecken vergeben.

V. Die Kolonie **Queensland** mit 730 032 qkm zählt jetzt 393 718 weisse Kolonisten. Ihre Eisenbahnen, welche sämmtlich schmalspurig sind, hatten Ende 1890 eine Länge von 3 399 km und durchschnittlich etwa 4 000 £ für 1 km zu bauen gekostet. Die Einnahme des Jahres 1890 verzinste das Anlagekapital mit nur 1,70 %, so dass der Staat einen Zuschuss von 3,32 % zu leisten hatte.

Die seit Jahren im Bau befindliche Bahn (North Coast Line), welche die Hauptstadt Brisbane mit dem 186 km nordwärts gelegenen Gympie-Goldfelde verbindet, wurde am 18. Juli 1891 unter grossen Feierlichkeiten eröffnet. Die von der Hafenstadt Bundaberg am Burnett River nordwärts nach der Hafenstadt Gladstone im Bau befindliche Bahn nähert sich ebenfalls der Vollendung. Ausser letzterer befindet sich noch die Bahn von dem Hafenorte Maryborough in 25 ° 35 ′ südlicher Breite und 152 ° 43 ′ östlich von Gr. nach der 130 km westlich gelegenen Stadt Gayndah im Bau.

VI. Die Kolonie **Westaustralien** hat sich seit dem 21. Oktober 189 , wo ihr mit Verleihung einer konstitutionellen Verfassung auch die freie Verfügung über ihre Finanzen zugestanden wurde, zu regem Fortschritt aufgerafft. Ende 1890 hatte dieselbe im ganzen 328 km Staats- und 519 km Privatbahnen im Betriebe, über welche wir bereits in Nr. 46 S 428 Jahrg. 1889 und in Nr. 100 S. 992 Jahrg. 1890 d. Ztg. nähere Mittheilungen brachten. Bis zum Schluss des Jahres 1891 wurden aber noch 274 km der Midlandbahn, welche die West Australian Midland Railway Company bauen lässt, fertiggestellt. Diese von der Ostbahnstation Guildford ausgehende Bahn, welche nordwärts bei dem Orte Walkaway Anschluss an die Nordstaatsbahn erhalten soll, wird nach Fertigstellung eine Länge von 475 km haben. Der Bau der Reststrecke schreitet rasch vorwärts. In der Absicht der vorgenannten Gesellschaft liegt es auch, die dem Staate gehörige Bahn von Geraldton nach Walkaway zu erwerben und dann bei Geraldton grössere Hafenanlagen für die Schiffe auszuführen. Für jede fertige Meile (1 609,32 m) Eisenbahn erhält die Gesellschaft von der Westaustralischen Regierung als Entschädigung 12 000 Acres (4,856 ha) Land zu den Seiten des Bahnkörpers.

Das Parlament von Westaustralien bewilligte im Januar 1891 eine Anleihe von 1 366 000 £, von welcher im folgenden Juli zunächst 250 000 £ ohne Schwierigkeit in London begeben wurden. Von dieser Anleihe sollen nun 692 000 £ auf den Bau neuer Bahnen verwendet werden, und zwar:

1. zu einer 177 km langen Bahn von der Hauptstadt Perth südwärts nach der Seestadt Bunbury;
2. zu einer 264 km langen Bahn von der Station Northam an der Ostbahn aus nördlich nach dem in 31 ° südlicher Breite und 117 ° 30 ′ östlich von Gr. gelegenen Yilgarn-Goldfelde und
3. zu einer 129 km langen Bahn von der oben erwähnten Hafenstadt Geraldton nach dem Orte Mullewa. Die Vermessungen dieser Bahnstrecken sind bereits zu Ende geführt, und sollen die Erdarbeiten sofort begonnen werden.

Bei der noch geringen Bevölkerung der Kolonie, welche aber in raschem Steigen begriffen ist, darf es nicht auffallen, dass zur Zeit die Einnahmen aus den Eisenbahnen nicht einmal die Betriebskosten decken. Im Jahre 1890 belief sich die Einnahme auf nur 45 814 (+ 4 662) £, die nöthigen Ausgaben aber auf 62 270 £ (— 1 669 £ gegen das Vorjahr).

VII. Die Inselkolonie **Neu-Seeland**, welche in früheren Jahren den Bau von Eisenbahnen ausserordentlich förderte, hat denselben in letzter Zeit aus finanziellen Gründen beschränkt. Am 31. März 1891 besass dieselbe 2 964 km Staatsbahnen gegen 2 911 km im Vorjahre, deren Bau insgesammt 14 278 586 £ oder durchschnittlich 4 817 £ für 1 km kostete. Im Bau bezw. Bau-

vorbereitung befanden sich noch 212 km. Die Einnahme ergab im letzten Betriebsjahr 1 121 701 (+ 26 131) £, die Ausgaben erforderten 700 703 (+ 17 916) £. Der hiernach noch verbleibende Reingewinn im Betrage von 420 998 £ verzinste das Anlagekapital mit nicht ganz 3 %, so dass der Staat einen Zuschuss von 1,25 % zu leisten hatte. Zur Beförderung gelangten auf den Bahnen in dem zwölfmonatlichen Zeiträume 3 433 629 (+ 57 170) Personen und 2 086 011 (+ 12 056) t Güter.

Ausser den Staatsbahnen befinden sich noch 3 Privatbahnen mit einer Länge von 183 km im Betriebe. Es sind dies:

1. Die der Wellington and Manawatu Railway Company gehörige 135 km lange Bahn, welche von der Hauptstadt Wellington an der Südküste der Südinsel von Neu-Guinea nordwärts nach dem Orte Longburn führt, deren Bau 750 509 £ kostete. Dieselbe erzielte im Jahre 1890/91 eine Einnahme von 71 801 £ und einen Reingewinn von 25 840 £, welcher die Vertheilung einer Dividende von 3½ % gestattete.

2. Die nur 6,5 km lange, der Kaitangata Coal Company gehörige Kaitangatabahn. Kaitangata ist ein Städtchen mit 1 100 Einwohnern in 46° 16′ südlicher Breite und 169° 58′ östlich von Gr., in dessen Nähe sich ein werthvolles Kohlenlager befindet.

3. Die von der New Zealand Midland Railway Company zu bauende, ungefähr 260 km lange Bahn von der City of Christchurch an der Ostküste der Südinsel, in 43° 32′ südlicher Breite und 172° 38′ östlich von Gr., nach der Seestadt Greymouth an der Westküste, in 42° 25′ südlicher Breite und 171° 9′ östlich von Gr. Für den Bau der Bahn erhält die Gesellschaft anstatt Baarzahlung ungefähr 2,5 Millionen Acres (1 011 675 ha) Land, wovon ein beträchtlicher Theil mit Fichten bestanden ist, welche ein vorzügliches Nutzholz liefern. Ende März 1891 waren 42 km dieser Bahn dem Verkehr übergeben und 53 km befanden sich im Bau.

VIII. Die der Südküste des Australischen Kontinents gegenüber liegende Inselkolonie **Tasmanien** mit 68 284 qkm und 146 667 Bewohnern hatte Ende 1890 an fertigen Bahnen 642 km, während 119 km sich noch im Bau befanden. Der Reingewinn des Jahres aus den Bahnen verzinste das Anlagekapital mit nur 2 %.

Urtheile des Reichsgerichts.

Verpflichtung zur Verzinsung der Entschädigungssumme bei freiwilliger Ueberlassung des zu enteignenden Grundstücks. (Aus den Entscheidungsgründen.) Endlich beschweren sich die Kläger mit Recht auch darüber, dass ihr Anspruch auf Zinsen seit dem Tage der Besitzeinräumung abgewiesen ist. Der Berufungsrichter gründet diese Abweisung mit Unrecht auf § 36 des Gesetzes vom 11. Juni 1874, indem er ausspricht, dass nach diesem Paragraphen Zinsen erst vom Tage des die Entschädigung feststellenden Beschlusses zugesprochen werden können. Der gedachte Paragraph spricht zunächst von dem Tage des die Entschädigung feststellenden Beschlusses überhaupt nicht, sondern von dem der Enteignung, von welchem ab in Ermangelung abweichender Vertragsbestimmungen die Entschädigungssumme mit 5 % verzinst werden soll. Die Enteignung, d. h. die Entziehung des Eigenthums, geschieht nach §§ 32, 44 des Gesetzes durch Zustellung des Enteignungsbeschlusses; eine solche hat überhaupt nicht stattgefunden, vielmehr behaupten die Kläger, am 1. August 1886 dem Beklagten freiwillig den Besitz eingeräumt zu haben. Ist diese Thatsache richtig, so hat zwischen den Parteien ein Uebereinkommen stattgefunden, dessen rechtliche Folgen aus ihrem vermuthlichen Willen abzuleiten sind. Es kann nun nicht ohne weiteres angenommen werden, dass der Besitzer einer werthvollen Wiese 24 a davon hergeben wolle, ohne für den ihm entgehenden Fruchtgenuss von der anderen Seite Vergütung zu erhalten, und dass der andere Theil auf diese der Billigkeit entsprechenden Voraussetzung nicht eingehen wolle; vielmehr liegt es nahe, solche Vergütung als von der einen Seite gewollt und von der anderen zugebilligt anzusehen. Für die Art derselben würde Art. 1652 Bürgerlichen Gesetzbuchs direkt maassgebend sein, wenn anzunehmen, dass durch die gütliche Einräumung des Besitzes ein Kaufvertrag zustande gekommen sei, bei dem die Parteien den Kaufpreis von dem Ausspruch des Prozessrichters abhängig gemacht haben. Ob diese Annahme gerechtfertigt, bedarf noch der Prüfung; übrigens gewährt Art. 1652 auch sonst einen Anhalt dafür, den Klägern als Vergütung für den ihnen entgehenden Fruchtgenuss die Zinsen der Entschädigungssumme bis zu deren Zahlung zuzubilligen. Dem vom Berufungsrichter angezogenen Urtheile des Reichsgerichts, II. Hilfsenats, vom 22. November 1880 (Gruchot Band 25 Seite 971) lagen besondere Umstände — Ungewissheit des Eigenthumsübergangs und der Legitimation des den Besitz übernehmenden Beamten — zu Grunde, welche für die abweichende Entscheidung in Betracht kommen konnten; in anderem Sinne sind ergangen die bei Gruchot Band 25 Seite 969 und in der „Juristischen Wochenschrift“ 1884 Seite 178 abgedruckten Entscheidungen. Der Berufungsrichter wird demnach bei erneuter Verhandlung der Sache auf die Prüfung eingehen müssen, ob am 1. August 1886 die Besitzeinräumung stattgefunden hat und inwieweit deshalb die zum Theil schon gezahlte Entschädigungssumme von der Verzinsungspflicht betroffen wird.

(Urtheil des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. Januar 1892 in Sachen B. u. S. w. Preussischen Eisenbahnfiskus [Eisenbahndirektion — linksrheinische — zu Köln]).

Bücherschau.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. vollständig neu bearbeitete Auflage.

Der erste Band der neuen (14.) Auflage des bald 100jährigen*), allen ähnlichen Deutschen Werken als Vorbild erschienenen Konversations-Lexikons ist an die Oeffentlichkeit getreten. Was Brockhaus' Konversations-Lexikon in diesem ganzen Jahrhundert für das Deutsche Volk gewesen ist, bildet einen interessanten Theil Deutscher Kulturgeschichte. Jede neue Auflage, und in besonders hervorragender Weise die jetzige 14. Auflage, zeigt, dass die Firma, deren Weltstellung durch das Werk begründet worden ist, unablässig an der Verjüngung desselben arbeitet und immer neue Gedanken darin zum Ausdruck bringt. Das Werk beginnt, statt mit einem dünnen Hefte, sogleich mit einem umfangreichen kompleten gebundenen Bande zu erscheinen. Derselbe präsentirt sich schon äusserlich sehr vortheilhaft: Druck, Papier und Einband sind gleich vorzüglich. Beim Durchblättern sticht die Fülle der Abbildungen ins Auge. Dieser Band enthält nicht weniger als 71 Tafeln, darunter 25 Karten und Pläne und 8 Chromotafeln, von denen besonders die letzteren künstlerisch und technisch vorzüglich gelungen sind. Die 3 Doppeltafeln mit Völkertypen, welche die grossen Artikel Afrika, Amerika und Asien illustriren, zeigen die feinsten Nüancen der thatsächlichen Farben der verschiedenen Rassen. Auf der Tafel Alpenpflanzen erscheint die volle satte Farbenpracht der Alpenflora, in der Tafel Araceen fällt vor allem die Riesenblüthe des erst vor wenigen Jahren entdeckten Amorphophallus Titanum auf. In den Karten und Plänen sind die neuesten Aufnahmen verwerthet, wie z. B. aus der Karte Aequatorialafrika ersichtlich ist.

Noch viel liesse sich über die planmässig zusammengestellten bunten und in vorzüglichem Holzschnitt ausgeführten Abbildungen sagen, doch fordert auch der Text sein Recht, in welchem die gesammte Geisteskultur der Menschheit ihren Ausdruck gefunden hat. Derselbe ist in der vorliegenden Ausgabe noch systematischer gestaltet, wie früher. Durch das angewendete System ist es möglich geworden, in diesem ersten Bande anstatt der 3 800 Stichworte der 13. Auflage deren 6 800 unterzubringen, ohne dass die Lesbarkeit und Verständlichkeit der Artikel gelitten hätte. Dadurch ist auch erreicht, dass jedes Wissensgebiet die ihm im Verhältniss zu den anderen zukommende Behandlung erfährt und nicht etwa die Artikel in den Schlussbänden büssen müssen, was darin im Anfang zu viel gethan worden ist.

Unter den 350 Mitarbeitern der neuen Auflage befinden sich, wie wir aus dem ersten Band entnehmen, erste Autoritäten der einschlägigen Gebiete, und die Artikel entsprechen in jeder Hinsicht ihrem Zwecke und dem neuesten Standpunkte der Wissenschaft. So sind z. B. die militärischen Artikel von Offizieren des Grossen Generalstabs, die juristischen von Mitgliedern des Reichsgerichts verfasst.

Im einzelnen fällt uns unter den Neuerungen angenehm auf, dass die Eisenbahngesellschaften, grösseren Zeitungen und hervorragenden Aktiengesellschaften, Vereine usw. in besonderen Artikeln behandelt sind. Da das Ende des 19. Jahrhunderts im Zeichen der Sozialpolitik steht, ist Artikeln wie Abzahlungsgeschäfte, Altersversorgung, Arbeiterausschüsse, Arbeiterkammern, Arbeitgeber usw. besondere Sorgfalt gewidmet.

Dazu kommt noch der bei dem Reichthum des Gebotenen sehr mässige Preis. Jeder der je 1000 Seiten starken 16 Bände, mit insgesammt 9000 Abbildungen auf 900 Tafeln und im Text, kostet gebunden mit Lederrücken und Lederecken 10 ℳ, doch ist das Werk auch in 256 Heften zu 50 ₰ nach und nach

*) Der erste Band der ersten Auflage des alten berühmten Hausfreundes des Deutschen Volks wurde im Jahre 1796 herausgegeben. Der anfängliche Erfolg liess in keiner Weise die spätere weite Verbreitung ahnen, und das Unternehmen war am Eingehen, als Friedrich Arnold Brockhaus, der Begründer der Firma, es kühn aufgriff und seine schöpferischen Ideen darin verkörperte.

zu beziehen, um dem weniger Bemittelten die Anschaffung zu erleichtern.

Wir behalten uns vor, bei dem Fortschreiten des Werks öfters auf dasselbe zurückzukommen, können es aber schon jetzt unseren Lesern aufrichtig empfehlen.

Personalnachrichten.

Bayern.

Der Vorstand der Centralwerkstätte München, Königlicher General-Direktionsrath Rich. Lorenz, ist auf Ansuchen auf die Dauer eines Jahres in den Ruhestand versetzt. Der Bezirks-Maschinenmeister M. Höhn in Augsburg ist zum Ober-Maschinenmeister und Vorstand der Centralwerkstätte München befördert.

Verschiedenes.

Der Ramazan

ist die interessanteste Offenbarung der Mohamedanischen Welt, voll fesselnder Momente. Auf den 15. Tag des Ramazan-Monates fällt das jährlich nur einmal sich wiederholende Fest, an welchem der Sultan mit einer glänzenden Suite die Strassen Konstantinopels durchzieht. Zu dieser Zeit eröffnen sich die Pforten der Türkischen Theater, die Ramazan-Ausstellung trägt ihre blendenden und märchenhaften Schätze zur Schau, auf den Strassen wogt und unterhält sich der riesige Menschenstrom. Der Ramazan-Monat ist für Konstantinopel dasselbe, wie es die Charwoche in Zeiten der Papstherrschaft für Rom gewesen. — Der Chef des Fahrkarten-Stadtbüreaus der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Herr Paul Schwimmer, arrangirt aus diesem Anlasse im Monate April zur Zeit des Ramazan-Monates einen Ausflug nach Konstantinopel. Abfahrt von Budapest (Centralbahnhof) am 9. April 6 Uhr Abends, Ankunft in Konstantinopel über Belgrad-Nisch und Sofia am 11. April 3.41 Nachmittags. Aufenthalt in der Türkischen Hauptstadt 5 Tage; während dieser Zeit erschliesst sich den Reisenden nach einem ausgezeichnet eingetheilten Programm eine Fülle von unvergesslichen Sehenswürdigkeiten. Derlei Sehenswürdigkeiten bilden: Die Aussicht vom Galataer Thurm, die Aja-Sofia, die Europäischen und Asiatischen süssen Wässer, Skutari, der Türkische Friedhof, die Bazare, Türkischen Bäder, die namhaftesten Moscheen, Pera, die Wasserleitung, Volksgärten, die Gräber Rákóczy's und Guyon's, Spazierfahrt auf dem Bosporus, Dolma Bagdsche, Selamlik, die tanzenden und heulenden Derwische usw. — Anmeldungen zur Theilnahme an diesem Ausfluge übernehmen bei einer Anzahlung von 50 fl. die Fahrkarten-Stadtbüreaus in Budapest und in der Provinz. — Programme auf Verlangen gratis.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wird die bereits seit dem 15. November 1891 dem Güter-Wagenladungsverkehr dienende Eisenbahnstrecke Johannisthal-Nieder-Schönweide-Spindlersfeld am 1. April d. J. auch für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Der auf der genannten Strecke belegene Haltepunkt Oberspree dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Berlin, den 19. März 1892. (529)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

2. Verkehrsstörungen.

Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Infolge Schneeverwehung war der Güterzugverkehr auf der diesseitigen Lokalbahn Kl. Schwechat - Mannersdorf vom 10. März bis inklusive 15. März, ferner in unserer Station Wien Frachtenbahnhof vom 11. März bis inklusive 14. März l. J. eingestellt.

Aus der gleichen Ursache wurde der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Enzersdorf bei Staats - Poysdorf am 11. März l. J. bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 18. März 1892. (530)

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Infolge Dammrutschens zwischen den Eisenbahnstationen Krassova-Anina der Kgl. Ungar. Staatsbahnen wurde der Gesammtverkehr am 1. März l. J. eingestellt und am 5. März wieder eröffnet.

Budapest, am 10. März 1892. (531)
Die Direktion
der Kgl. Ungar. Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. April d. J. der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen etc., welche bereits früher eingeführt sind.

Magdeburg, den 21. März 1892. (532)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokal-Güterverkehr. Am 1. April d. J. erscheint der Nachtrag 5 zu dem Lokal-Gütertarif der unterzeichneten Direktion. Derselbe enthält verschiedene bereits eingeführte und bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen reglementarischer und tarifarischer Spezialbestimmungen.

Exemplare des Nachtrages sind vom 28. d. Mts. ab bei den Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 20. März 1892. (533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt zum Anhange des Staatsbahn-Gütertarifs Breslau-Bromberg ein Nachtrag III in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach den Haltestellen Breitenheide, Hartmannsfeld und Jeseritz des Direktionsbezirks Bromberg und Aenderung der Bedingungen für die Anwendung der Frachtsätze des Theil II und III des Tarifs enthält. Druckabzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 17. März 1892. (534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Altona. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ausnahmetarife etc., Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), Einbeziehung der Station Neumühl in die Ausnahmetarife 11, 12 und 13 für Roheisen und Giesserei-Roheisen, sowie der Stationen Deutzerfeld und Kalk in den Ausnahmetarif 15 für Blei und Zink etc.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 17. März 1892. (535)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. an tritt eine Ermässigung der Frachtsätze des Spezialtarifs III für Weinheim im Heft 9 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. September 1889 auf die für genannte Station in demselben Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 ein.

Strassburg, den 14. März 1892. (536)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April l. J. gelangt der Nachtrag II zum Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Bayerischen Lokalverkehr**, Heft II vom 1. Oktober 1889 zur Einführung.

München, den 16. März 1892. (537)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokal-Gütertarif (Heft III vom 1. August 1890). Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 kommt Nachtrag II (unter gleichzeitiger Aufhebung des Nachtrages I) zur Einführung.

München, den 16. März 1892. (538)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Donau-Rhein- und Mainumschlagsverkehr, Tarif vom 25. März 1888. Vom 1. April l. J. an wird der Artikel „Leinöl exkl. gekochtes" bei Auflieferung in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nach den Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 4 abgefertigt.

München, den 9. März 1892. (539)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. April l. J. tritt zu den besonderen Zusatzbestimmungen zum Nebengebührentarif, Abth. C des

Badischen Gütertarifs Ziffer XII. 1 als weitere Bestimmung hinzu:

„Wird die tarifmässig dem Versender oder Empfänger obliegende Ver- oder Entladung von Gütern gemeinschaftlich von den Leuten dieser und der Eisenbahnverwaltung besorgt (siehe auch Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I, Abth. B. II, Abs. 4), so kommt für diese Beihilfe eine Gebühr von 30 ₰ für jeden von der Eisenbahn gestellten Arbeiter und jede auch nur angefangene Stunde, höchstenfalls jedoch die nach Ziffer XII. 1 des Nebengebührentarifs aus dem Gesammtgewicht der Sendung sich ergebende Ladegebühr, zur Erhebung.

Die von der Eisenbahnverwaltung zur Beihilfeleistung gestellten Arbeiter gelten hierbei in jeder Beziehung als Arbeiter des Versenders (Empfängers).

Karlsruhe, den 18. März 1892. (540)
Generaldirektion.

Lokal-Güterverkehr. Für die Zeit vom 1. April bis 8. Oktober d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg und Reval loco und nach Moskau über St. Petersburg gelangen, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 19. März 1892. (541)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt zu den Heften 1, 3 und 4 des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verband je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Tariftabellen und Ausnahmetarife, sowie Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.). Die Nachträge sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 17. März 1892. (542)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die auf Seite 4 und 6 des I. Nachtrags zum Heft III des Deutsch-Russischen Gütertarifs für die Station Soltau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover enthaltenen, durch unsere Bekanntmachung vom 25. Juli 1891 mit dem 16. September 1891 aufgehobenen Frachtsätze des Artikeltarifs II für Bettfedern treten vom 1. April d. J. neuen Stils ab wieder in Kraft.

Bromberg, den 17. März 1892. (543)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinischer Nachbarverkehr und Kohlenverkehr nach der Crefelder-, Dortmund-Gronau-Enscheder usw. Eisenbahn. Am 1. April d. J. kommen zur Einführung:

1. ein Nachtrag VI zum Heft 5 des Gütertarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr,
2. ein Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Crefelder, Dortmund-Gronau-Enscheder usw. Eisenbahn,
3. ermässigte Entfernungen für die Stationen Moers und Viersen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen der Crefelder Eisenbahngesellschaft.

Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 19. März 1892. (544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. April d. J. gelangen zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife folgende Nachträge und zwar XXII zu Tarifheft Nr. 1, XXI zu Heft Nr. 2, XXIII zu Heft Nr. 3, XX zu Heft Nr. 4, III zu Heft Nr. 6 und XXV zu Heft Nr. 7 zur Ausgabe. Dieselben enthalten, neben einzelnen Berichtigungen und Aenderungen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Lanken, Lietzow, Sagard, Hedwigsburg, Unseburg, Wolmirsleben, Donndorf a. U., Lispenhausen, Mundenheim, Saaralben und Schliengen, Aufhebung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Kalirohsalze zum Düngen und für Düngemittel, Erde etc., sowie neue Ausnahme-Frachtsätze für Elsässisches Rohpetroleum. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. März 1892. (545)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Einführung eines „Anhanges" zum Lokal-Gütertarife Theil II. Mit 1. April d. J. erscheint zum Lokal-Gütertarif Theil II ein „Anhang, enthaltend ermässigte Kartirungs-Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter in einzelnen Relationen, sowie Stationstarife für die Geleiseanlagen Königshof und Borek.

Exemplare dieses Anhanges können gegen Vergütung des Kostenpreises von 20 ₰ pro Exemplar bei der gefertigten Betriebsdirektion behoben werden.

Prag, 15. März 1892. (546)
Die Betriebsdirektion.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages V zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 gelangt zum Lokal-Gütertarife Theil II, Heft 2 der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen.

Wien, am 15. März 1892. (547)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft. Mit Einführung des Sommer-Fahrplans am 1. Mai 1892 wird der Personenverkehr bis Siegen (Station Eintracht) ausgedehnt; neu eröffnet werden die Haltepunkte Hengsbach und Eintracht.

Am gleichen Tage wird der bisherige Personentarif aufgehoben und durch neue Sätze für einfache wie für Zeitkarten ersetzt.

Die neuen Preise sind aus dem Fahrplan ersichtlich, der auf den Stationen Eisern, Reinhold Forster und Eintracht eingesehen werden kann.

Siegen, den 16. März 1892. (548)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Oesterr. Personenverkehr über Seidenberg, Liebau, Mittelwalde und Ziegenhals. Einführung des Nachtrages I. Am 1. April l. J. tritt zum Tarif für den Ostdeutsch-Oesterr. Personenverkehr vom 1. Juli 1891 der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Fahrpreise für direkte einfache und Rückfahrkarten zwischen Stationen des Bezirkes der Eisenbahndirektion Breslau und Stationen der Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft beziehungsweise der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über Mittelwalde-Wildenschwert. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Oesterr. Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 15. März 1892. (549)
Die Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Verdingungen.

Verding von geschnittenen Fahrkarten. Der Bedarf an Fahrkarten, Edmonson'schen Systems, für die Zeit vom 1. Juli 1892 bis 31. März 1893 soll in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 60 ₰ in baar bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. April 1892, Vormittags 11 Uhr statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. Mai 1892.

Magdeburg, den 17. März 1892. (550)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:

a)	20	Stück	zweiachsigen Güterzug-Gepäckwagen (1 Loos),
b)	40	„	Radsätzen (1 Loos),
c)	100	„	Spiralfedern und
	80	„	Tragfedern (1 Loos)

soll unter Zugrundelegung der Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 vergeben werden.

Die Ausschreibungsunterlagen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst — Altes Ufer Nr. 2 — zur Einsicht offen und werden daselbst gegen Entrichtung von 1 ℳ für jedes Loos in baar oder Deutschen Reichspostbriefmarken verabfolgt.

Angebote sind versiegelt, mit der äusseren Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Güterzug-Gepäckwagen, Radsätzen, Spiral- und Tragfedern" an unser maschinentechnisches Büreau bis zum 12. April 1892, Vormittags 11 Uhr, an welchem Tage dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden, post- und bestellgeldfrei einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist:
30. April 1892.

Köln, den 17. März 1892. (551)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Lieferung verschiedener für die diesseitigen Werkstätten erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden und zwar:

1. Federflachstahl und Nieten, eiserne, verschiedene,
2. Gasrohr, Schlüssel, rohe, Bettstellen, eis., Rechen, eis., Schraubstöcke,

Krückenspritzen, Zugleinenösen aus Temperguss,
3. Hobel, Hobel- und Stemmeisen, Ziehklingen, Metallsägebügel, Winkel,
4. Emaille- und Klempnerwaaren,
5. Leinwand, Dochte, Oelkissen, Putzwolle,
6. Seilerwaaren,
7. Kokosdecken, Rosshaare, Waldgras, Waldwolle, Schwämme, Blattgold,
8. Borden, Fransen, Schnuren etc. aus Seide und Wolle, Nähseide,
9. Gummiwaaren,
10. Pinsel, verschiedene,
11. Bürstenbinderartikel, einschl. Piassavabesen,
12. Filze und Pappe,
13. Selbstöler, Metermaassstäbe, Wasserwaagen, Thermometer,
14. Schiebeböcke, Durchsteckpfähle, Kohlenkästen, hölz. Stiefelknechte, Feldstühle, Uhrenkästchen, Dichtungsringe für Achsbüchsen, Feilenhefte, Kohlenschaufelstiele,
15. Versch. Holzwaaren, als: Rechen, Schippen, Hammer-, Besen-, und Schaufelstiele, Wagenspriegel,
16. Schleifsteine, Streichschaaben, Sand- und Schmirgelpapier.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu können auf posttreies Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, gegen Einsendung von 40 ₰ für jede einzelne Nummer (einschl. Zustellungsgebühr) von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

9. April dieses Jahres

an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 19. März 1892. (552)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Soeben erscheint:

9000 Abbildungen. | 16 Bände geb. à 10 M. oder 256 Hefte à 50 Pf. | 16000 Seiten Text.

Brockhaus' Konversations-Lexikon.

14. Auflage.

600 Tafeln. | 300 Karten.

120 Chromotafeln und 480 Tafeln in Schwarzdruck.

GRUSONWERK

Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten **Strassenbahn-Schienensysteme** nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

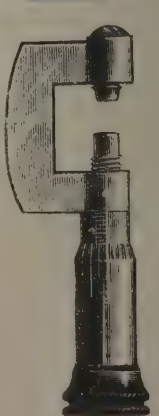
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)

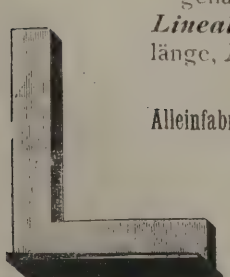
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

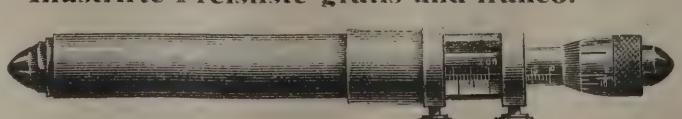
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von ½—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 25. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. März 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. März 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Tarifermässigung in Frankreich.

Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.

Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Valutaregulirung und die Eisenbahnen.
Sendungen von Blumen und Pflanzen nach Rumänien.
Elektrischer Betrieb auf d Budapester Strassenbahnen.
Ursprungscertifikate für den Verkehr mit der Schweiz.
Eisenb.-Vorkonzession in Oesterr.
Stand der Eisenbahnbauten Ende Januar d. J.
Die 3 % Südbahnprioritäten und die Italienische Regierung.
Hebung des Kohlenversands.
Vorrückung der Oesterr. Staatseisenbahn-Beamten.
Eisenbahn Budweis-Salnau.
Bahnproj. Wekelsdorf-Parschnitz.
Die Rechnungsabschlüsse der Oesterreich. Eisenbahnen.
Bevorstehende Prioritätenkonversionen.
Entstehung, Entwickelung und zukünftige Gestaltung d Eisenbahn-Tarifkartelle.
Börsenbericht.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 8/3. 92.)
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 21/1. 1892.
Bücherschau:
50 000 km landwirthschaftliche Lokalbahnen, ihre Nothwendigkeit und Durchführbarkeit im Wege der genossenschaftlichen Selbsthilfe.
Beiblatt: Die Kosten eines Personen- und eines Güter-Tonnen-Kilometers.
Eine Studie von Eduard Lill.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Fahrplanbekanntmachungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Tarifermässigung in Frankreich.

Das Verlangen nach Ermässigung der Eisenbahntarife ist heutzutage in Europa allgemein; Oesterreich-Ungarn hat diesem Verlangen in weitgehender Weise entsprochen, Deutschland hat die Befriedigung dieser Wünsche auf bessere Zeiten vertagen müssen. Dagegen wird in Frankreich am 1. April d. J. eine bedeutende Ermässigung der Personen-, Lebensmittel- und Eilguttarife in Kraft treten. Verdient eine Maassregel von so hervorragender wirthschaftlicher Bedeutung schon an und für sich besondere Aufmerksamkeit, so ist dies noch um so mehr in Beziehung auf Frankreich der Fall, weil es die erste allgemeine Tarifermässigung seit dem Bestehen der Französischen Eisenbahnen ist. Die in 1880 und 1881 vorgenommene Herabsetzung der Staatsbahntarife war allerdings auch von grosser Wichtigkeit, da sie den mittleren Tarifsatz dieses Netzes um 20 % verminderte, aber ihre Wirkungen kamen nur einem verhältnissmässig kleinen Theile des Landes zu gute. Auch sind vielfach andere Verbesserungen der Tarife vorgenommen worden, wie daraus hervorgeht, dass der von den Eisenbahngesellschaften erhobene durchschnittliche Satz seit 30 Jahren um 25 % gefallen ist, aber diese Verbesserungen sind nach und nach mit einer fast unmerklichen Abstufung verwirklicht und zwar stets in der Form von Ausnahmetarifen, deren Anwendung gewissen Bedingungen unterlag und die daher nur einem Bruchtheile der Bevölkerung zu gute kamen. So wurden für die Eilbeförderung mit der Zeit Rückfahr-, Ausflugs-, Rundreise- und Zeitkarten, ermässigte Tarife für die kleinen Packete bis zu 5 kg, für die zur Versorgung der Städte bestimmten Lebensmittel, für Viehsendungen usw. geschaffen. Die Zahl und die Verschiedenheit dieser Ermässigungen erlauben einem jeden, sich die seiner Beschäftigungsart angepasste zu nutze zu machen; indessen hat keine dieser Herabsetzungen einen so allgemeinen Zug wie die gegenwärtige, die überdies noch dadurch interessant ist, dass sie durch die vereinigten Anstrengungen des Staates und der Gesellschaften entstanden ist und jedem von ihnen einen etwa

gleichen Theil der der Bevölkerung bewilligten Opfer auferlegt.

Die Bedeutsamkeit des Vorgangs rechtfertigt es wohl hinreichend, wenn wir diese Angelegenheit jetzt nach ihrem Abschlusse unseren Lesern im Zusammenhange vortragen, wobei wir zum Theil einen eingehenden Aufsatz des „Moniteur des intérêts matériels“ benutzen.

Als die ersten Französischen Eisenbahnen dem Betriebe übergeben wurden, wollte man ihnen nicht eine im Verhältniss zu den anderen Beförderungsunternehmungen bevorzugte Stellung schaffen. Ein Gesetz vom 3. Juli 1838 bestimmt demgemäss, dass die Abgabe des Zehnten (des zehnten Theils des erhobenen Beförderungspreises, welchem der regelmässige Wagenverkehr nach Gesetz vom 25. März 1817 unterworfen ist) auf sie anwendbar sei; diese auf die Reisenden beschränkte Abgabe wurde nicht vom Gesammtpreis des Platzes berechnet, sondern nur von demjenigen Theil des Preises, welcher der eigentlichen Beförderungsgebühr nach Abzug des Bahngeldes entspricht. Am 1. August 1855 verschärfte ein ferneres Gesetz diese Abgabe recht erheblich; denn zunächst wurde sie auf den Gesammtbeförderungspreis einschliesslich des Bahngeldes ausgedehnt, alsdann wurde ein zweiter Zuschlag von 10 Cts. für den Franc Steuer hinzugefügt und schliesslich die demnach auf 12 % der Grundsumme berechnete Abgabe zugleich auf alle in Eilfracht beförderten Gütersendungen ausgedehnt. Der Krieg von 1870 71 veranlasste einen neuen Steuerzuschlag, der durch Gesetz vom 16. September 1871 auf 10 % der sowohl für Rechnung der Gesellschaften als auch für Rechnung des Staates erhobenen Gesammtsumme festgesetzt wurde; diese Summe, die sich nach den früheren Bestimmungen bereits auf 112 % des wirklichen Beförderungspreises belief, erreichte also nun 123,2 % dieses Preises, von denen 23,2 % dem Staate zukamen.

Diese Steuer, die in dem Ausnahmejahr der Weltausstellung mehr als 100 Millionen, und im Jahre 1890 mehr als 93 Millionen eingebracht hat, dürfte die höchste derartige Steuer in irgend einem Lande sein. In Deutschland, Belgien, der Schweiz, den Vereinigten Staaten ruht keine Steuer auf der Eilbeförderung; in Italien beträgt diese Abgabe nur 13 %, in Ungarn 20 %, in Russland 25 % für die beiden obersten Wagenklassen und nur 15 % für die III. Klasse. Der in Frankreich durch die beständige Erhöhung der Steuer ausgeübte Einfluss geht daraus hervor, dass der von den Gesellschaften für die Personenbeförderung erhobene durchschnittliche Kilometertarif sich in 30 Jahren um 22 % ermässigt hat, nämlich von 5,87 Cts. in 1858 auf 4,60 Cts. in 1888, während der von den Reisenden gezahlte Preis nur um 14 % gefallen ist, nämlich von 6,57 Cts. in 1858 auf 5,66 Cts. in 1888. Es kann nicht Wunder nehmen, dass eine solche Last nur ungeduldig getragen und ihre Erleichterung seit Jahren gefordert und erwartet wurde. Als daher die Regierung mit den Gesellschaften die Verträge von 1883 über den Bau und Betrieb des sogen. 3. Netzes abschloss, konnte sie nicht umhin, die Möglichkeit einer Herabsetzung dieser Steuer in Erwägung zu ziehen. Keineswegs — wie der Finanzminister Rouvier in der Begründung des Staatshaushaltes für 1892 ausführt — weil man unter den damaligen Umständen daran gedacht hat, sofort die Einnahmen des Haushalts zu vermindern, sondern weil die Regierung nicht ohne Grund auf den Aufschwung des öffentlichen Wohlstandes rechnete und die Verträge als eine passende Gelegenheit ansah, die Gesellschaften an dem etwaigen Opfer des Staates theilnehmen zu lassen; es erschien auch ganz folgerichtig, dass die Gesellschaften, welche aus der Ausdehnung des Verkehrs und des Güteraustausches, den dieses Opfer hervorrufen muss, Vortheil ziehen werden, ebenfalls zur Tarifermässigung beitrügen. Auf Grund dieses Gedankenganges wurde in den mit jeder Gesellschaft abgeschlossenen Verträgen folgende Bestimmung aufgenommen:

„Sollte der Staat den durch das Gesetz vom 16. September 1871 den Steuern auf die Eilbeförderung der Eisenbahnen zugefügten Zuschlag aufheben, so verpflichtet sich die Gesellschaft, die auf die Reisenden nach vollem Tarife anwendbaren Sätze um 10 % für die II. und um 20 % für die III. Klasse oder in einem anderen, zwischen den vertragschliessenden Theilen vereinbarten, gleichwerthigen Maasse herabzusetzen. Lässt der Staat später neue Steuerermässigungen eintreten, so verpflichtet sich die Gesellschaft ausserdem, eine gleichwerthige Ermässigung der Personentarife zu bewilligen; doch ist sie zu dem neuen Opfer erst verbunden, wenn sie für den Personenverkehr ihres gegenwärtigen Betriebsnetzes die vor der ersten Ermässigung erzielten Reineinnahmen wieder erlangt hat. Die Gesellschaft würde zur Aufrechterhaltung dieser Ermässigungen nicht verpflichtet sein, wenn der Staat nach erfolgter Herabsetzung der Steuer auf die Eilbeförderung sie etwa unter irgend einer Form ganz oder theilweise wieder einführen würde.“

Bei Abfassung dieser Bestimmungen hatte man augenscheinlich die richtige Ansicht, dass, wenn man mit einem Male die ganze Steuer auf die Eilbeförderung beseitigen und gleichzeitig von den Eisenbahngesellschaften eine gleichwerthige Tarifermässigung verlangen würde, man Gefahr lief, einen ungeheuren Fehlbetrag in den Staatsfinanzen und zugleich in den Reinerträgen der Gesellschaften hervorzurufen und demzufolge auf Grund der Verträge die Lasten des Staatsschatzes gerade zu der Zeit zu vermehren, wo man seine Einnahmequellen verminderte. Ging man dagegen schrittweise vor, so begrenzte man die von beiden Seiten zu erleidenden Verluste und verschaffte sich die Möglichkeit, sie vermittelst der Verkehrsvermehrung schnell und sicher auszugleichen. Indessen die finanziellen Verlegenheiten, welche die Regierung zum Abschluss der Verträge von 1883 gedrängt hatten, schlossen auch fürs erste die Herabsetzung der Steuer aus und verzögerten sie fast 10 Jahre. Erst bei der Verhandlung des Haushalts für 1891 wurden die ersten Anregungen zu Steuerermässigungen laut; ein Antrag des Abg. Guillemet verlangte einen kilometrischen Personentarif III. Klasse von 5 Cts. einschl. der Steuer anstatt bisher 6,776 Cts., während der Abg. Camille Pelletan die vollständige Aufhebung der Steuer von 1871 nicht nur für die Personenbeförderung, sondern auch für die in Eilfracht beförderten Waaren jeder Art forderte. Da die Kammer sich diesen Anträgen günstig gestimmt zeigte, versprach der Finanzminister, die fragliche Ermässigung in den Etat des folgenden Jahres aufzunehmen. Die infolge dessen im Jahre 1891 von der Regierung mit den Gesellschaften eingeleiteten Verhandlungen, welche vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit Eifer und Sachverständniss ausgeführt und auch durch das Entgegenkommen der Gesellschaften erleichtert wurden, führten zu einer Verständigung zwischen den Gesellschaften und dem Staat, wonach die Sätze:

A. Für den Personenverkehr schliesslich folgendermaassen geregelt wurden:

1. Einfache Fahrkarten.

Gegenwärtig werden für 1 km erhoben:	in I. Klasse	in II. Klasse	in III. Klasse
	Francs		
Beförderungspreis seitens der Gesellschaften	0,10	0,075	0,055
Steuer seitens des Staates .	0,0232	0,0174	0,01276
Im ganzen hat also der Reisende zu zahlen	0,1232	0,0924	0,06776
Künftig werden für 1 km erhoben:			
Beförderungspreis seitens der Gesellschaften	0,10	0,0675	0,044
Steuer seitens des Staates .	0,012	0,0081	0,00528
Im ganzen hat also der Reisende zu zahlen	0,112	0,0756	0,04928
Unterschied zwischen gegenwärtig und künftig:			
Opfer der Gesellschaften vom Beförderungspreis	—	10 %	20 %
Opfer des Staates von der Steuer	48 %	53 „	59 „
Ermässigung des Gesammtpreises	9 %	18 %	27 %

2. Rückfahrkarten.

Gegenwärtig werden für 1 km erhoben:	in I. Klasse	in II. Klasse	in III. Klasse
	Francs		
Beförderungspreis seitens der Gesellschaften	0,075	0,05625	0,04125
Steuer seitens des Staates .	0,0174	0,01315	0,00960
Im ganzen hat also der Reisende zu zahlen	0,0924	0,0694	0,05085
Künftig werden für 1 km erhoben:			
Beförderungspreis seitens der Gesellschaften	0,075	0,054	0,0352
Steuer seitens des Staates .	0,009	0,00648	0,00423
Im ganzen hat also der Reisende zu zahlen	0,084	0,06048	0,03943

Unterschied zwischen gegenwärtig und künftig:			
Opfer der Gesellschaften vom Beförderungspreis	—	4 %	14 %
Opfer des Staates von der Steuer	49 %	50 „	56 „
Ermässigung des Gesammtpreises	9 %	12 %	22 %

3. Fahrkarten zum halben Tarif für Kinder, Arme usw. werden auf Grund der Hälfte der neuen einfachen Fahrkarten berechnet und die entsprechende Ermässigung wird demnach dieselbe wie für letztere sein.

4. Fahrkarten zum Vierteltarif (Militärkarten), Ausflugs-, Zeitkarten usw. erhalten ausser der Steuerermässigung keine weitere Vergünstigung.

B. Gepäckverkehr. Das Reisegepäck wird infolge der stets wachsenden Stückzahl und des zunehmenden Umfangs der Gepäckstücke eine Quelle von Verlegenheiten und Unregelmässigkeiten im Zugdienst; es erschien daher nicht wünschenswerth, seine Ausdehnung zu heben. Andererseits bildet bereits das jedem Reisenden von den Französischen Gesellschaften bewilligte Freigepäck von 30 kg für diese Gruppe von Sendungen einen bedeutenden Vortheil, den man in kaum einem anderen Lande antrifft. Es erschien also nicht nothwendig, von den Gesellschaften eine Tarifermässigung zu verlangen; die einzige Ermässigung, die daher künftig dem Gepäck zu gute kommt, wird diejenige der Steuer um 9 % sein. Das Gleiche gilt auch für Hunde.

C. Eilgüter. Gegenwärtig beträgt der Eilguttarif für Sendungen von 40 kg und darunter 36 Cts. für das Tonnenkilometer, also einschliesslich der Steuer 44 Cts.; ferner für die Waaren, die einzeln mehr als 40 kg wiegen, 45 Cts. für das Tonnenkilometer oder 55 Cts. einschliesslich der Steuer. Nur bei der Ostbahn ist ein Staffeltarif mit fallenden Sätzen von 40 bis 37 Cts. für das Tonnenkilometer einschliesslich Steuer in Anwendung. Abgesehen von dieser Ausnahme sind diese Preise sehr hoch und wenn auch Ausnahmetarife für einige Waarengattungen, namentlich für die zum Verbrauch bestimmten Lebensmittel auf den meisten Netzen die Härte der Tarife gemildert haben, und wenn auch zwischen allen Eisenbahnverwaltungen für die Beförderung der kleinen Packete bis zum Höchstgewichte von 5 kg ein Verbandstarif zum Einheitssatze von 1,20 Frcs. einschliesslich Steuer erstellt ist, so entsprechen doch die gegenwärtigen Eilguttarife in ihrer Gesammtheit nicht genügend den Bedürfnissen des Verkehrs und gleich beim Beginn der Verhandlungen erkannte man auf beiden Seiten den Vortheil, den eine weitgehende Ermässigung dieser Sendungen bieten würde, an. Die Regierung erklärte sich denn auch bereit, auf die Eilgutsteuer vollständig zu verzichten und die Gesellschaften verstanden sich ihrerseits dazu, ihre Tarife auf folgende Grundlagen herabzusetzen:

1. Waarenpackete jeder Art (einschliesslich Lebensmittel), deren Gewicht 40 kg nicht übersteigt:

Preis für das Tonnenkilometer bis	200 km . . .	0,35 Frcs.
„ „ „ „	von 201— 300 km	0,32 „
„ „ „ „	„ 301— 400 „	0,31 „
„ „ „ „	„ 401— 800 „	0,30 „
„ „ „ „	„ 801—1 000 „	0,28 „
„ „ „ „	über 1 000 km . . .	0,25 „

2. Waarenpackete ausser Lebensmittel, deren Gewicht 0 kg übersteigt:

Preis für das Tonnenkilometer bis	100 km . . .	0,32 Frcs.
„ „ „ „	von 101— 300 km	0,30 „
„ „ „ „	„ 301— 500 „	0,28 „
„ „ „ „	„ 501— 600 „	0,26 „
„ „ „ „	„ 601— 700 „	0,24 „
„ „ „ „	„ 701— 800 „	0,22 „
„ „ „ „	„ 801— 900 „	0,20 „
„ „ „ „	„ 901—1 000 „	0,18 „
„ „ „ „	über 1 000 km . . .	0,16 „

3. Lebensmittelsendungen, deren Gewicht 40 kg übersteigt:

Preis für das Tonnenkilometer bis	100 km . . .	0,24 Frcs.
„ „ „ „	von 101— 300 km	0,225 „
„ „ „ „	„ 301— 500 „	0,21 „
„ „ „ „	„ 501— 600 „	0,195 „
„ „ „ „	„ 601— 700 „	0,18 „
„ „ „ „	„ 701— 800 „	0,165 „
„ „ „ „	„ 801— 900 „	0,15 „
„ „ „ „	„ 901—1 000 „	0,135 „
„ „ „ „	„ 1 001—1 100 „	0,12 „
„ „ „ „	über 1 100 km . . .	0,105 „

4. Lebende Thiere und Fahrzeuge: Ermässigung der gegenwärtigen Preise um 20 %.

Die Form der neuen Eilguttarife ist insofern geändert, dass zunächst der bisherige Kilometertarif durch einen Tarif auf fallender Berechnungsgrundlage ersetzt ist. Für die Packete von weniger als 40 kg Gewicht hatten die Gesellschaften ursprünglich nach Deutschem Muster einen Differential-Zonentarif von je 25 km vorgeschlagen; der Minister glaubte aber, dass der von einem solchen Tarif gebotene Vortheil der Einfachheit durch die seiner Form anhängenden Nachtheile nicht aufgewogen werde, und versagte daher seine Zustimmung. Ausserdem erreichte er von den Gesellschaften das Zugeständniss, dass die drei Tarife für Waarenpackete und Lebensmittel Verbandstarife zwischen sämmtlichen Gesellschaften sein sollen, wodurch den Versendern ein bedeutender Vortheil geboten wird, weil dadurch die Nebengebühren auf den Anschlussstationen beseitigt sind und besonders das Fallen des Kilometersatzes, das sich durch die verschiedenen Netze fortsetzt, recht zur Geltung kommt. Die abgeänderte Form der neuen Tarife gestattet keine genaue Vergleichung mit den bisherigen; daher mögen die nachstehenden Beispiele die Wirkung der neuen Tarife veranschaulichen:

	Für 1 t (1 000 kg) sind zu entrichten auf			
	100 km	200 km	400 km	800 km
	Francs			
1. Waarenpackete (einschliessl. Lebensmittel) von weniger als 40 kg.				
Gegenwärtig:				
Tarif der Gesellschaften .	44,60	89,25	178,50	357,10
Steuer des Staates	10,40	20,75	41,50	82,90
Im ganzen hat der Versender zu zahlen	55,00	110,00	220,00	440,00
Künftig hat der Versender (nur an die Gesellschaften) zu zahlen	35,00	70,00	133,00	253,00
Unterschied:				
Opfer der Gesellschaften vom Tarif	22 %	22 %	25 %	29 %
Opfer des Staates von der Steuer	100 „	100 „	100 „	100 „
Ermässigung des Gesammtpreises	36 %	36 %	40 %	42 %
2. Waarenpackete und Lebensmittel von mehr als 40 kg.				
Gegenwärtig:				
Tarif der Gesellschaften .	35,70	71,43	142,86	285,72
Steuer des Staates	8,30	16,57	33,14	66,28
Im ganzen hat der Versender zu zahlen . . .	44,00	88,00	176,00	352,00
Künftig:				
Im ganzen hat der Versender (nur an die Gesellschaften) zu zahlen				
für Waarenpackete . .	32,00	62,00	120,00	220,00
„ Lebensmittel . . .	24,00	46,50	90,00	165,00
Unterschied:				
Opfer der Gesellschaften vom Tarif				
für Waarenpackete . .	10 %	13 %	16 %	23 %
„ Lebensmittel . . .	32 „	34 „	37 „	42 „
Opfer des Staates von der Steuer	100 „	100 „	100 „	100 „
Ermässigung des Gesammtpreises				
für Waarenpackete . .	27 %	29 %	31 %	37 %
„ Lebensmittel . . .	45 „	47 „	50 „	53 „

Im ganzen geniessen die Verfrachter nach der Entfernung veränderliche Ermässigungen von 36 bis 44 % für Sendungen von weniger als 40 kg, von 27 bis 41 % für die Waarenpackete (ausser Lebensmittel) über 40 kg und von 45 bis 56 % für die Lebensmittelsendungen über 40 kg. In diesen Ermässigungen beträgt der dem Staatsschatze zur Last fallende Theil gleichmässig 19 %, während der Rest von den Gesellschaften getragen wird; letztere bringen also für die grossen Packete (ausser Lebensmitteln) ein geringeres Opfer als der Staat, für die kleinen ein etwa gleiches wie dieser und für die grossen Lebensmittelsendungen ein höheres. Der Ausnahmetarif für die kleinen Packete bis zu höchstens 5 kg bleibt auch ferner in Kraft und wird nur um den Betrag der Steuer herabgesetzt; das Gleiche gilt für diejenigen älteren Lebensmittel-Ausnahmetarife, deren Sätze niedriger sind als diejenigen des neuen allgemeinen Tarifs.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 950 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, sowie an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 3./4. März d. J. in Bozen abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 3. November 1892 in Prag stattfinden) (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 976 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern, frischem Fleisch, sowie Heu- und Strohsendungen nach Rumänien (abgesandt am 24 d. Mts.).

Nr. 988 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Valutaregulirung und die Eisenbahnen.

Die Ergebnisse der Enquete über die Valutaregulirung stellen nunmehr deren Durchführung in sichere Aussicht. Die Festsetzung der Relation, unter welcher der Uebergang zur Goldwährung erfolgen soll, hat daher eine grosse Bedeutung, insbesondere für diejenigen Eisenbahnen, welche seinerzeit eine Goldverschuldung eingegangen sind. In erster Linie gilt dies von der Südbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, da diese Bahnen bei der Feststellung ihres jährlichen Zinsen- und Amortisationsbedarfes immer mit unbekannten Grössen rechnen, weil bei den unausgesetzten Schwankungen des Goldagios eine sichere Berechnung nicht hergestellt werden kann. Bei der Höhe des Anlagekapitals der Südbahn fällt naturgemäss eine auch nur 0,5 % Erhöhung des Goldagios sehr ins Gewicht. Das Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Südbahn bezifferte sich im Jahre 1890 mit 26,8 Millionen Gulden und wurde der hieraus entstehende Wechselkursverlust mit 2 514 786 fl. ausgewiesen. Da der gegenwärtige Stand der Valuta nach der beinahe einstimmigen Anschauung der Valutakommission für die Feststellung der Relation maassgebend sein wird, so würde deren Wahl bei einem Kurse auch nur von 47 der Devise Paris die Stabilisirung eines Wechselkursverlustes in der Höhe von rund 3 Millionen Gulden für die Südbahn bedeuten. Allerdings verringert sich mit dem Fortschreiten der Amortisation das Zinsenerforderniss, andererseits steigt aber auch, wenngleich um einen geringen Betrag, die Quote der Amortisation. Für die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn, deren in Gold verzinsliche Titres einen Gesammtbetrag von rund 501 Millionen Gulden umfassen, fällt die Frage des Goldagios jetzt nicht mehr ins Gewicht, nachdem bekanntlich die Ungarische Regierung sich in dem Verstaatlichungsvertrage mit diesem Unternehmen verpflichtet hat, falls in dem dem Fälligkeitstermine einer Annuitätsrate unmittelbar vorausgegangenen Monate der Durchschnittskurs des Agios 117 % übersteigt, die zu entrichtende Rate um jenen Betrag zu erhöhen, welchen die eingetretene prozentuelle Kurssteigerung auf einen Goldguldenbetrag von 3,25 Millionen Gulden berechnet, ergibt. Die Staatsbahn hat sich also für alle Fälle den Rücken gedeckt. — Von den übrigen Oesterreichischen Eisenbahnen haben zwar mehrere ebenfalls Goldanlehen kontrahirt, doch ist deren Summe im ganzen verhältnissmässig gering und dann gehen viele derselben damit um, auch die in Gold verzinslichen Prioritätsschulden in niedriger verzinsliche umzuwandeln (siehe weiter unten); jedenfalls wird auch für diese die Stabilisirung einer bestimmten Relation von grossem Werthe sein.

Sendungen von Blumen und Pflanzen nach Rumänien.

Das K. K. Handelsministerium verständigt die Bahnverwaltungen, dass Rumänien der internationalen Reblauskonvention vom 3. November 1881 beigetreten ist. Die Bestimmungen dieser Konvention sind daher rücksichtlich der Pflanzensendungen auch für Rumänien maassgebend, wonach abgeschnittene Blumen zu den Gegenständen des freien internationalen Verkehrs gehören und Sendungen bewurzelter Pflanzen usw. nur dann zugelassen werden, wenn dieselben von dem im Art. 3 dieser Konvention vorgeschriebenen Reblauscertifikate bedeckt sind. Der Erlass (welcher zugleich als eine Erinnerung über die Behandlung solcher Sendungen nach anderen Ländern anzusehen ist) zählt auch die Rumänischen Grenz-Zollämter auf, die zur Abfertigung von Pflanzensendungen ermächtigt sind, wofür in Oesterreich das Haupt-Zollamt in Itzkány-Suczawa bestimmt ist.

Elektrischer Betrieb auf den Budapester Strassenbahnen.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat sich nicht nur für die Zulässigkeit des elektrischen Motors als Betriebskraft für den Betrieb der Friedhofbahn ausgesprochen, sondern auch die Gesellschaft aufgefordert, diese Linie ungesäumt auf elektrischen Betrieb umzuwandeln. Die Stromleitung ist im Bereiche der Hauptstadt, nach dem bei den gesammten Linien der Unternehmung angewendeten System Siemens & Halske als unterirdische Leitung auszuführen, weiterhin aber bis zur Endstation Centralfriedhof durchaus als oberirdische Leitung (gleich jener der elektrischen Bahn in Mödling) auf Ständern zu führen; — die hauptstädtische Munizipalbehörde hat die Bewilligung ertheilt, die zur Betriebskraft vorhandene maschinelle Einrichtung durch Einschaltung einer 200 Pferdekraft repräsentirenden Maschine zu verstärken, — die Baukommission erklärte sich für die Vertagung des Baubeginnes einer weiter projektirten Linie bis zur Beschlussfassung in der Frage der vierten Donaubrücke und des mit der Donau parallel zu führenden Haupt-Sammelkanals.

Ursprungscertifikate für den Verkehr mit der Schweiz.

Die Handelskammern wurden vom K. K. Handelsministerium verständigt, dass zufolge Bundesrathsbeschlusses Sendungen von Eiern aus Oesterreich bei der Einfuhr in die Schweiz behufs Behandlung nach dem Konventionaltarif mit Ursprungszeugnissen versehen sein müssen. Die gleiche Verfügung soll auch bezüglich Südfrüchten und Rosshaaren getroffen worden sein.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bezirksobmann-Stellvertreter Johann Berghofer und Genossen in Fehring die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Fehring über Gleichenberg nach Purkla zum Anschluss einerseits an die Oesterreichische Strecke der Ungarischen Westbahn und andererseits an die Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg der Südbahngesellschaft auf die Dauer von 9 Monaten ertheilt.

Die Gesammtkosten der 28 km langen Bahn sind mit 2 250 000 fl. (für das Kilometer 71 565 fl.) präliminirt.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Januar d. J.

In der mit Ende Dezember 1891 ausgewiesenen Zahl von 93,3 Eisenbahnbaukm ist im Monat Januar d. J. eine Veränderung nicht eingetreten. Es verbleibt somit mit Schluss des Monats Januar die gleiche Anzahl von Eisenbahnkilometer wie im Vormonat in Bauausführung. Unter denselben gehen der Bauvollendung entgegen: die Theilstrecke Gojan-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, dann die Lokalbahn Troppau-Bennisch und die Theilstrecke Kilometer 2,975—13,070 der Lokalbahn Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der für den Eisenbahnbau ungünstigen Jahreszeit von 1 942 auf 777 vermindert.

Die 3 % Südbahnprioritäten und die Italienische Regierung.

Im Nachhange zu dem unter dieser Ueberschrift in Nr. 23 d. Ztg. Mitgetheilten ist zu berichten, dass gleichzeitig mit den Italienischen Werthen in Paris neuerlich auch die 3 % Südbahnprioritäten im Kurse zurückgegangen sind, weil man in Frankreich hartnäckig daran festzuhalten scheint, dass im Falle der Einführung einer neuen Italienischen Rentensteuer auch die Annuität, welche Italien an die Südbahn zu zahlen hat, eine Kürzung erfahren könnte. Wir haben bereits darauf verwiesen, dass der Zusatzvertrag, welcher im Jahre 1876 zwischen der Italienischen Regierung und der Südbahn abgeschlossen wurde, jede wie immer geartete Kürzung der Annuität absolut ausschliesst. Zu allem Ueberfluss hat aber Marchese Rudini in der Italienischen Kammer folgende Erklärung abgegeben: „Ein Abgeordneter hat den Gedanken angeregt, die Rentensteuer zu erhöhen. Ich weise diesen Gedanken mit aller Entschiedenheit zurück. Sein Urheber weiss nicht, dass er die wirthschaftliche Kraft der Nation auf unabsehbare Zeit hinaus vernichten würde.“ Diese mit allgemeinem Beifall aufgenommene Erklärung des Italienischen Ministerpräsidenten entzieht den Besorgnissen, welche, soweit es sich um die Südbahnprioritäten handelt, schon an und für sich vollständig ungerechtfertigt waren, jeden Boden.

Hebung des Kohlenversands.

Dieser Verkehr hat sich in der zweiten Märzwoche wesentlich gehoben. Infolge der letzten Fröste wurden die Vorräthe gelichtet, es liefen umfangreiche Bestellungen inzwischen ein. Die Lebhaftigkeit des Verkehrs wird, abgesehen

von den Wirkungen des Nachwinters, auf den Streik der Englischen Kohlenarbeiter zurückgeführt. Auch zur Elbe finden stärkere Kohlenzufuhren statt. Die Aussig-Teplitzer Bahn verzeichnet demgemäss in der ersten Märzdekade eine Steigerung der Einnahmen um etwa 20 000 fl.

Vorrückung der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Beamten.

Vom Präsidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen wurde die Anordnung getroffen, dass die Beamten bezüglich ihrer Vorrückungsanliegen bei ihm keine Audienzen nehmen, sondern dieselben im schriftlichen Wege vorbringen sollen. Ferner werden von jetzt ab die Besetzungen von höheren Beamtenstellen nur im Konkurswege erfolgen, um auf diese Weise den wirklich Befähigten die Vorrückung zu erleichtern, andererseits um dem für die einzelnen Stellen geeignetsten und würdigsten Beamten zu ermitteln. Der Uebertritt aus einem Direktionsbezirk in welchen andern immer, wenn auch in entfernteren Kronländern gelegenem Bezirke soll dadurch ermöglicht und die Anciennitätsverhältnisse erst in letzter Linie berücksichtigt werden.

Eisenbahn Budweis-Salnau.

In der Stadt Krumau fand eine Versammlung der Eisenbahninteressenten von Krumau und Umgebung statt, in welcher darüber Klage geführt wurde, dass die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft den wiederholten Vorstellungen der Interessenten hinsichtlich der Ermässigung der Tarife auf der Strecke Budweis-Salnau bisher nicht entsprochen hat, und dass diese Bahn überhaupt infolge ihrer mangelhaften Veranlagung nicht imstande sei, den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen. Die Interessenten beschlossen, zur Selbsthilfe zu schreiten und eine Schleppbahn in der Länge von 15 km von der Station Welleschin nach der Stadt Krumau und den umliegenden Industrialien zu bauen. Die Stadtgemeinde Krumau werde sich um die Konzession für diese Bahn bewerben und die Industrialien werden mit der Stadtvertretung Frachten-Garantieverträge schliessen, durch welche die Prosperität der Bahn gesichert werden soll. Es wurde die Hoffnung ausgesprochen, dass es in Anbetracht des jetzt schon bedeutenden Frachtenverkehrs von 8000 Wagenladungen im Jahr möglich sein werde, billige Tarife herzustellen und dadurch den wirthschaftlichen Aufschwung der Stadt Krumau und der Umgebung zu fördern. Zur Durchführung des Beschlusses wurde ein fünfgliedriges Exekutivkomitee gewählt, welches sich mit den Abgeordneten der Stadt- und Landgemeinden des Bezirks ins Einvernehmen setzen wird.

Bahnprojekt Wekelsdorf-Parschnitz.

Wegen des Baues dieser projektirten Lokalbahn fand in Trautenau eine zahlreich besuchte Versammlung der Interessenten des gedachten Bahnbaues statt. Ausser den Mitgliedern des Baukonsortiums und mehreren Grossindustriellen waren auch zahlreiche Gemeindevorsteher aus dem Bezirke anwesend. Das Projekt fand sympathische Aufnahme, doch erscheinen in betreff der Frachtenmenge und der Rentabilität noch genauere Erhebungen nothwendig, weshalb später noch eine zweite Versammlung stattfinden wird.

Die Rechnungsabschlüsse der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Zu Ende dieses, bezw. in der ersten Hälfte des nächsten Monats werden die meisten Rechnungsabschlüsse der Eisenbahnen für das Jahr 1891 fertiggestellt sein. Im grossen und ganzen werden dieselben keine Ueberraschungen bieten. Der Rechnungsabschluss der Nordbahn dürfte den Erwartungen, bezw. dem Voranschlage im wesentlichen entsprechen, wie derselbe der Berechnung des staatlichen Gewinnantheiles zu Grunde gelegt worden ist. Was die Südbahn anbelangt, so wird das Endresultat voraussichtlich gleichfalls der bisherigen Annahme nahekommen. Die günstigen Kalkulationen der finanziellen Ergebnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Elbethalbahn dürften ihre Bestätigung erfahren, wobei allerdings bei der ersteren die infolge des grösseren Verkehrs zu erwartende Steigerung der Einnahmen in die Waagschale fallen wird, während das garantirte Netz der Nordwestbahn, den provisorischen Ausweisen entsprechend, sich schlechter gestalten wird als jenes des Vorjahres. Was die Dividendenbemessung unserer grossen Eisenbahnen betrifft, so wird auf dieselbe zweifellos die Verkehrsgestaltung des laufenden Jahres von bestem Einfluss sein.

Bevorstehende Prioritätenkonversionen.

In den nächsten Monaten wird eine Reihe von Prioritätenkonversionen durchgeführt werden. Bezüglich der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn sind die Verhandlungen mit der Regierung bis auf einige Fragen untergeordneter Natur erledigt. Diese Bahn wird eine 4% Anleihe von 24 Millionen Gulden aufnehmen, hiervon werden 17 Millionen Gulden zur Umwandlung und der Rest von 7 Millionen Gulden zur Refundirung der Investitionen verwendet. Wie die „Zeitschrift für Eisenbahnen“ berichtet, sind auch Verhandlungen mit der Buschtêhrader Bahn im Zuge, welche die Konversion sämmtlicher Prioritätsanleihen in eine einheitliche 4% Silberanleihe im Betrage von 60 Millionen Gulden bezwecken. Weiter beabsichtigt die Böhmische Nordbahn eine obligatorische Abstempelung ihrer 4% Goldprioritäten in 3½% Titres. Mit der Mährischen Grenzbahn werden Verhandlungen getroffen, welche eine Entschädigung der Prioritätenbesitzer in der Weise beabsichtigen, dass dieselben für das unbezahlte fünfte Prozent Stammaktien erhalten sollen. Endlich ist auch die Konversion der Prag-Duxer Bahn-Goldprioritäten in der nächsten Zeit zu erwarten.

Entstehung, Entwickelung und zukünftige Gestaltung der Eisenbahn-Tarifkartelle.

Ueber dieses Thema hielt der Büreauvorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn, Herr Emil Rank, im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen Vortrag, in welchem zunächst kurz das Entstehen und die Ausbildung der Kartelle durch die Tarifkonkurrenz geschildert wurde.

Dann behandelte der Vortragende eingehend die Generalfrage: „Wo liegt die Grenze der Theilnahmeberechtigung der Routen überhaupt?“, dann die Spezialfrage: „Wie soll der Verkehr unter die einzelnen, innerhalb der Grenze der Theilnahmeberechtigung liegenden Routen getheilt werden?“

Er wies hierbei besonders auf den Einfluss hin, den die Fähigkeit der einzelnen Routen, die Frachtsätze durch Nachlässe zu beeinflussen, ausübt, sowie auf den Einfluss, den die durch die Kapitalkraft der einzelnen Bahnen personifizirte Widerstandskraft der letzteren gegen Einnahmenausfälle besitze und kam zu dem Schlusse, dass sich sowohl die General-, als auch die Spezialfrage nicht durch mathematische Formeln regeln lassen und dass, falls die als nöthig erkannte Beseitigung der Verkehrszersplitterung erreicht werden soll, nur der Weg der Verhandlung offen bleibt.

Nach Erörterung der beim Tarifkartell in Betracht kommenden Hauptfragen: „Wie soll bei Durchführung der Verkehrstheilung vorgegangen werden“ und: „Wie ist die Sicherung der Transporteinnahmen vor wirthschaftlich nicht motivirten Frachtnachlässen zu erzielen“, erörterte und begründete der Vortragende weiter die Grundlagen, auf die seiner Ansicht nach künftig abzuschliessende Tarifkartelle gestellt werden sollten.

Aus den gemachten Erfahrungen, sowie aus den klaren Erfordernissen der Betriebsökonomie entwickelte er mit zwingender Logik, dass nur das einroutige System imstande sei, allen Anforderungen gerecht zu werden; dasselbe wäre derart zu erreichen, das zunächst das zu theilende Verkehrsgebiet in so viele Einzelgebiete zerlegt werde, als nöthig sind, um die materiellen Interessen aller betheiligten Bahnen befriedigen zu können, und dass diese materiellen Interessen zu befriedigen wären, indem jeder Bahn für die Verzichtleistung auf ein bestimmtes Gebiet ein anderes, entsprechend grosses zur ausschliesslichen Bedienung überwiesen werde.

Zum Schlusse wies der Vortragende die Durchführbarkeit dieses Vorganges durch bereits vorhandene Beispiele aus der Praxis nach und warnte noch vor dem Glauben, es genüge, sich auf zwei Routen zu beschränken.

Der von dem Tone voller Ueberzeugung getragene Vortrag, in welchem die künftige Gestaltung der Kartelle und das einroutige Kompensationskartell, in scharfsinniger und anziehender Weise begründet wurde, wird in dem Kluborgan („Oesterreichische Eisenbahnzeitung“) zum Abdruck gelangen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ministerkrise in Berlin und die fortgesetzten Mindereinnahmen der Bahnen bewirkten eine Geschäftslosigkeit, die nur in den 2 letzten Wochentagen durch die Erwartung eines Umschwunges zum Besseren etwas gewichen ist. Doch bewahrten die Aktien der Carl Ludwigbahn (210,75), Nordwestbahn (208), Elbethalbahn (228,50) und Südbahn (82,75) eine feste Haltung, während Nordbahn (2800) und Staatsbahn (280,25) etwas nachgaben. Dagegen war für 4% Prioritäten der Carl Ludwigbahn (95,90) ein lebhafterer Begehr, welcher die Unionbank bestimmen wird, von ihrem Optionsrechte auf den Rest dieser Titres Gebrauch zu machen, um dieselben sehr bald in Verkehr zu bringen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 8. d. Mts. gedachte der Vorsitzende, Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, mit warmen Worten zunächst des im verflossenen Monat im 88. Lebensjahre verstorbenen Ehrenmitgliedes des Vereins, Herrn Geh. Oberbaurath a. D. Eduard Wiebe. Herr Wiebe hat dem Verein beinahe 49 Jahre angehört. Er hat stets das regste Interesse an den Bestrebungen des Vereins gezeigt. Noch im hohen Alter von 80 Jahren wohnte er den Versammlungen bei, bis ein körperliches Gebrechen ihn daran hinderte. Der Verstorbene war ein Mann von umfangreichem Wissen und reichen Erfahrungen, der an der Ausbildung und Förderung des Eisenbahnwesens in Deutschland einen hervorragenden Antheil genommen hat. Hieran anschliessend gedachte der Vorsitzende in anerkennender Weise des am vorhergehenden Tage verstorbenen Geh. Kommerzienrathes Schwartzkopff, welcher dem Verein seit 1853 angehörte. Schwartzkopff hat aus kleinen Anfängen Grosses geschaffen, eine der leistungsfähigsten Fabriken ins Leben gerufen und der Deutschen Industrie eine führende Stellung verschafft auf einem Gebiete, welches ihr bis dahin fast verschlossen war. Der Verein wird dem Verstorbenen ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Herr Regierungs-Baumeister zur Megede als Gast führte einen selbstthätigen Billetausgabe-Apparat mit Kontrolvorrichtung vor. Der Apparat dürfte im Eisenbahnwesen (Lokalverkehr), bei Fähren, Dampfschiffen, Theatern, Vergnügungslokalen usw., kurz überall da, wo Karten zu gleichen Preisen in grösster Zahl in kurzer Zeit zur Ausgabe gelangen sollen, mit Vortheil Verwendung finden können.

Herr Haeusler als Gast gab einige Mittheilungen über einen Staffel-Gruppentarif für Eisenbahn-Personenverkehr. Der Vortragende will das jetzige vielgestaltige Personen-Tarifwesen mit reformiren helfen und hat einen Zwölfstaffel-Gruppentarif ausgearbeitet, der namentlich die Verwaltung in Bezug auf Kontrol- und Abrechnungs-Personal sowie hinsichtlich der sachlichen Unkosten vereinfachen soll.

Herr Professor Goering gab in Ergänzung seines letzten Vortrags über Zahnstangenbetrieb eine Erörterung über eine „Strassenbahn mit gemischtem Betriebe", wie solche zwischen St. Gallen und Gais ausgeführt ist. Die Bahn hat den Charakter einer Strassenbahn und hat theils Reibungs-, theils Zahnradstrecken. Die Spurweite beträgt 1 m, die Baulänge 14 km. An den Stellen, wo Landfuhrwerk über das Geleis fahren muss, als z. B. an den Uebergängen, ist die Zahnstange nur eingekiest; Unzuträglichkeiten haben sich dabei nicht ergeben. Die Bahn hat für das Kilometer etwa 136 000 Frcs. gekostet. Der Vortragende gab noch viele werthvolle technische Einzelheiten, auch die wichtigsten Daten der Betriebsergebnisse, welche beweisen, dass in dem betreffenden Beispiel der gemischte Betrieb gegenüber dem Adhäsionsbetriebe wesentliche Vorzüge besitzt. Solche Beispiele müssen ermuthigend wirken und werden dazu beitragen, dass Gebirgslandschaften dem Bahnverkehr erschlossen werden, welche bisher den Schienenwegen ganz unzugänglich erschienen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen: die Herren Professor Dietrich, Regierungs-Baumeister Soeder, Hauptmann von Foerster und Hauptmann von Werner.

Urtheile des Reichsgerichts.

Haftpflichtentschädigung. Unterschied zwischen Verminderung der Erwerbsfähigkeit und Verminderung der Arbeitsfähigkeit. (Aus den Entscheidungsgründen.) Das Berufungsgericht stützt seine Feststellung bezüglich des Umfangs, in welchem die Erwerbsfähigkeit des Klägers infolge des Unfalls vermindert worden ist, auf ein Gutachten des Medizinalkollegiums der Provinz Brandenburg. Dieses kommt zu dem Resultat, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers als durch das gegenwärtige Leiden um mindestens 75 % vermindert anzusehen sei, wobei nicht ausgeschlossen scheine, dass in der Zukunft wieder vollständige Erwerbsunfähigkeit eintreten könne. Daraufhin hat das Berufungsgericht festgestellt, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers im Vergleich zu der Zeit des Unfalls und vor diesem für jetzt um 75 % vermindert sei.

Die Revision hält diese Feststellung für nicht genügend, um die Entscheidung zu rechtfertigen, da es sich nicht ergebe, dass Kläger die ihm verbliebene Arbeitsfähigkeit, deren Dauer überdies unsicher sei, verwerthen könne.

Dieser Angriff muss als begründet angesehen werden. Für die Bemessung des Ausfalls, welchen der Kläger infolge des Unfalls in seinem Verdienste erleidet, ist nicht blos entscheidend, in welchem Grade er arbeitsunfähig geworden ist, sondern es kommt auch darauf an, ob er voraussichtlich für die ihm verbliebene beschränkte Arbeitsfähigkeit lohnende Arbeit wird finden können, ob er noch etwas verdienen kann. Das Urtheil hat diesen Punkt nicht erörtert, und lässt es zweifelhaft, ob das Berufungsgericht nicht solches übersehen hat. Allerdings hat das Medizinalkollegium erklärt, dass die „Erwerbsfähigkeit" des Klägers um mindestens 75 % gemindert sei, und das Berufungsgericht stellt auch eine solche Verminderung der „Erwerbsfähigkeit" fest. Allein es scheint das Gutachten lediglich vom ärztlichen Standpunkt aus abgegeben zu sein und nur die Arbeitsfähigkeit des Klägers in Betracht gezogen zu haben, indem es diese als Erwerbsfähigkeit bezeichnet. Jedenfalls fehlt eine klare Feststellung, dass der Kläger bei seiner beschränkten Arbeitsfähigkeit voraussichtlich ein Viertel von dem Betrage, welchen er bei unverminderter Arbeitsfähigkeit würde haben verdienen können, auch gegenwärtig noch erwerben kann; auch lässt sich solches bei der grossen Verminderung der Arbeitsfähigkeit, welche nach der Feststellung des Berufungsgerichts infolge des Unfalls eingetreten ist, nicht als selbstverständlich ansehen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. Januar 1892 in Sachen K. w. S. & Kl.)

Bücherschau.

„50 000 km landwirthschaftliche Lokalbahnen, ihre Nothwendigkeit und ihre Durchführbarkeit im Wege der genossenschaftlichen Selbsthilfe" betitelt sich eine soeben in Oldenburg und Leipzig (im Verlag der Schulze'schen Hofbuchhandlung) erschienene Schrift, welche zu der jetzt in den Vordergrund gerückten Frage der Tertiärbahnen oder Kleinbahnen oder Eisenbahnen unterster Ordnung einen neuen sehr erwünschten und beachtenswerthen Beitrag liefert. Der Verfasser derselben, Amtshauptmann von Heimburg in Cloppenburg, ist schon vor einigen Jahren in seiner Abhandlung: „Chaussee oder Eisenbahn?!" für die Herstellung landwirthschaftlicher Eisenbahnen einfacher Art an der Stelle von in der Anlage theuren und kostspielig zu unterhaltenden Chausseen eingetreten und hat auf Grund der Einkommensteuer, welche von den in Betracht zu ziehenden Gemeinden bezahlt wird, die Rentabilität verschiedener Linien für das Grossherzogthum Oldenburg berechnet. So sehr es dem Verfasser bei seinen Betrachtungen und Vorschlägen um den Vortheil der Landwirthschaft zu thun ist, erklärt er doch schon in seiner letztgenannten Abhandlung, dass durch Schutzzölle allein der Landwirthschaft nicht zu helfen sei, da dieselben, wenn sie auch im gegebenen Augenblick noch so sehr am Platz waren, doch auf die Dauer eine zweischneidige Wirkung haben; vielmehr müsste der nothleidenden Landwirthschaft durch billige Eisenbahnen Hilfe gebracht werden. Der Gang der Ereignisse hat dem Verfasser insofern bereits Recht gegeben, als die Zölle jetzt schon herabgesetzt sind. In seiner neuesten Schrift entwickelt er nochmals, wie nothwendig es ist, dass diejenigen Orte und Landgebiete, welche von dem bestehenden warmblütigen Verkehrsadernetz nicht berührt werden und daher in Hinsicht auf Verkehrsleben und wirthschaftliche Entwickelung erkaltet und zurückgeblieben sind, in ein neues Netz von Kleinbahnen eingeschaltet und dadurch mit dem Hauptadernetz in Verbindung gesetzt und zu neuer Lebensbethätigung ermuntert werden. Die Verwerthung vorhandener seither ungenutzter Stoffe und Erzeugnisse des Bodens und die Zuführung von Düngemitteln würden möglich werden. Er gibt sich der Hoffnung hin, dass es dann einerseits durch Hebung der Landwirthschaft gelingen werde, auf vaterländischem Boden noch die 600 bis 700 Millionen Mark zu verdienen, welche jetzt für Getreide noch an das Ausland gezahlt werden müssen, und dass andererseits der Ueberfluss an den Arbeitskräften und Erzeugnissen der Städte einen willigeren Abfluss nach dem Lande finde, wodurch ja auch gar mancher soziale Nothstand der Gesundung entgegengeführt werden würde. Es ist hier also in der That für die Entwickelung des neuen Eisenbahnnetzes minderer Ordnung ein grosses und der höchsten Anstrengungen werthes Ziel gesetzt.

Zur Erreichung desselben schlägt von Heimburg den Weg der genossenschaftlichen Selbsthilfe vor; es sollen sich diejenigen Gemeinden, welche eine Bahn oder eine Gruppe von Bahnen bauen wollen, zu einer Eisenbahnbau- und demnächst Betriebsgenossenschaft vereinigen, welcher nach Genehmigung des Bauentwurfs durch den Staat auch das Enteignungsrecht zum Zweck der Durchführung desselben verliehen werden muss. Die Bildung der Genossenschaft kann auf Grund des Reichsgesetzes vom 4. Juli 1868 erfolgen.

Für das Bahngeleise wird schon mit Rücksicht auf die Sparsamkeit die Schmalspur gewählt, zu deren Gunsten aber sehr richtig ferner noch angeführt, dass bei Anwendung der Normalspur der Uebergang der Betriebsmittel zwischen Haupt- und Genossenschaftsbahn unvermeidlich und damit ein unendlich verwickeltes Abrechnungswesen und die Ausbildung der eigenen Betriebsmittel nach der kostspieligen Art der Hauptbahnen verbunden sein würde, auch würden die Genossen-

schaftsbahnen zur Schädigung der Hauptbahnen benutzt werden können, indem man sie allmählich als Durchgangsbahnen ausbaute, was dem örtlichen Zweck dieser Bahnen nicht entsprechen würde. Verfasser geht nun zur schwierigen Frage über, welche Spurweite für die Genossenschaftsbahnen zu wählen sei und führt aus, dass für diese Bahnen die Spurweite eine einheitliche sein soll, weil sich an eine Genossenschaft mit der Zeit andere anschliessen können, wobei dann selbstverständlich die Gleichheit der Spurweite auf den benachbarten Netzen und die gegenseitige Benutzung der Betriebsmittel, Werkstätten und sonstigen Einrichtungen von grossem Werth sein würde. Es wird sodann die Spurweite von 750 mm in Vorschlag gebracht.

Der Betrieb der Bahnen soll aufs Sparsamste geführt werden, und soll die Genossenschaft berechtigt sein, denselben lediglich nach Maassgabe ihres eigenen Vortheils bezw. ihrer finanziellen Lage einzurichten, zu vergrössern und zu beschränken. Besonders im Anfang soll mit der Beschaffung von Betriebsmitteln und Einrichtung des vollen Betriebes sehr vorsichtig vorgegangen werden, damit nicht mit leeren Zügen gefahren wird; so könne es für gewisse Strecken zweckmässig sein, wenn die Genossenschaft vorerst vom täglichen Verkehr absieht und abwechselnd nach den Wochentagen in fester Ordnung bald die eine, bald die andere Bahn befahren lässt. Auf diese Weise kann man den Verkehr zusammendrängen, genügend beladene Züge schaffen und mit geringem Betriebsmaterial einen umfangreichen Verkehr bewältigen. Hinsichtlich der Organisation der Genossenschaft und des Betriebes, sowie der Beschaffung der Mittel wollen wir lediglich auf die uns vorliegende Schrift selbst verweisen, dagegen möchte noch der Forderungen des Staates gegenüber den Genossenschaften zu gedenken sein.

Von der Forderung der Beförderung der Post wird grundsätzlich abzusehen sein. Dieselbe kann allenfalls nur auf Grund eines freiwilligen Uebereinkommens der Postverwaltung und der Genossenschaft übernommen werden. Ferner muss von der Verpflichtung, neben der Bahn eine eigene Telegraphen- oder Telephonleitung herzustellen, abgesehen werden. Weiter dürfen die Genossenschaftsbahnen in der Bestimmung des Personenfahrgeldes und der Aufstellung der Tarife für die Güterbeförderung nicht durch die Normen der Hauptbahnen beschränkt werden. Endlich muss der Staat von jeder Einwirkung auf die Anschlüsse der Kleinbahnzüge an das Hauptbahnnetz absehen.

Zum Schlusse bringt die Abhandlung ein praktisches Beispiel einer Bahngenossenschaft, welche den Amtsbezirk Cloppenburg und Umgegend umfasst. 14 Gemeinden sind als Theilhaber vorgesehen, welche 3 Verkehrsgruppen bilden: Gruppe I mit 40 km, Gruppe II mit 60 km, Gruppe III mit 38 km, wozu noch 5 km Nebengeleise treten, so dass die Bahnen dieser Genossenschaft eine Länge von 140 km mit etwa 30 Halte- und Ladestellen umfassen würden. Bei der Veranschlagung dieser Bahnen wird vorausgesetzt, dass der Grund und Boden und die Erdarbeit, bei welcher auch die Beschaffung des Bettungsmaterials für das Geleise mit einbegriffen sein dürfte, von jeder Gemeinde in ihrem Bezirke zur Verfügung gestellt, bezw. besorgt wird. Wenn von diesen Kosten abgesehen wird, beträgt die gemeinsam aufzubringende Kostensumme nur noch 1 200 000 ℳ.

Der Verfasser der vorliegenden Schrift geht bei seinen Betrachtungen und Vorschlägen von Verhältnissen aus, mit welchen er seit einer langen Reihe von Jahren gründlich vertraut ist. Da nun die fraglichen Verhältnisse, was die Bodenbeschaffenheit und die Bedürfnisse der Landwirthschaft anbelangt, für die gesammte Norddeutsche Tiefebene ähnliche sind, so dürften seine Vorschläge für dieses ganze Gebiet gleich werthvoll sein, wobei jedoch nicht ausgeschlossen ist, dass dieselben auch für höher gelegenes ebenes Land oder im Hügellande, soweit die Kosten der Erdarbeiten und grösserer Kunstbauten nicht eine Grenze setzen, oder falls diese durch den hinzukommenden Transport von Mineralien usw. aufgewogen werden, gleichfalls von Nutzen sein. X.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Eröffnung der Eisenbahnstrecke Johannisthal-Nieder-Schönweide-Spindlersfeld für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr. Am 1. April 1892 wird die seit dem 15. November 1891 dem Güterwagenladungsverkehr bereits dienende Eisenbahnstrecke Johannisthal-Nieder-Schönweide-Spindlersfeld auch für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Der auf der genannten Strecke belegene Haltepunkt Oberspree dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die Personenzüge verkehren auf der genannten Strecke wie folgt:

1. Johannisthal-Nieder-Schönweide-Spindlersfeld.

Ortszeit

Entf. km	Stationen	431 P.-Z.	433 P.-Z.	435 P.-Z.	437 P.-Z.	439 P.-Z.	441 P.-Z.	443 P.-Z.	445 P.-Z.	447 P.-Z.
	Von der Stadtbahn . . . . an	5.43	6.43	8.43	10 43	12 43	2.43	4.43	6.43	8.43
	Vom Görlitzer Bahnhof . . . „	5.37	6.48	8.48	10.48	12.48	2.48	4.48	6.48	8.48
0,0	Johannisthal-N.-Schönw. ab	5.45	6 54	8.54	10.54	12.54	2.54	4.54	6.54	8.54
2,0	Oberspree . . . „	5.50	6.59	8.59	10 59	12.59	2.59	4.59	6.59	8.59
4,1	Spindlersfeld an	5.56	7.05	9.05	11.05	1.05	3.05	5 05	7.05	9.05

2. Spindlersfeld-Johannisthal-Nieder-Schönweide.

Entf. km	Stationen	432 P.-Z.	434 P.-Z.	436 P.-Z.	438 P.-Z.	440 P.-Z.	442 P.-Z.	444 P.-Z.	446 G.-Z.	448 P.-Z.
0,0	Spindlersfeld ab	6.08	8.08	10.08	12.08	2.08	4.08	6.08	8.01	10.08
2,1	Oberspree . . . „	6.14	8.14	10.14	12.14	2.14	4.14	6.14	8.11	10.14
4,1	Johannisthal-N.-Schönw. . an	6 19	8.19	10.19	12.19	2.19	4.19	6.19	8.19	10.19
	Nach dem Görl. Bahnhof . . . ab	6.22	8.22	10.22	12.22	2.22	4.22	6.22	8.22	10.22
	Nach der Stadtbahn . . . . „	6.32	8.32	10.32	12.32	2.32	4.32	6.32	8.32	10.32

Berlin, den 19. März 1892. (MG553)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die zwischen den Stationen Zernitz und Flöwen belegene, bisher nur der Personen- und Gepäckabfertigung dienende Haltestelle Breddin wird am 1. April d. J. für die Annahme und Auslieferung von Stückgütern, Gütern in Wagenladungen und lebenden Thieren in Betrieb genommen. Von dem gedachten Tage ab findet eine direkte Abfertigung der fraglichen Transportgegenstände zwischen Breddin und sämmtlichen für den Güter- und Viehverkehr eingerichteten Stationen des diesseitigen Bezirks sowie der übrigen Preussischen Staatseisenbahnbezirke statt. Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Frachten wird bis zum Erscheinen entsprechender Tarifnachträge auf Verlangen durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, die Auskunftsstelle in Hamburg sowie unser Tarifbüreau Auskunft ertheilt.

Altona, den 19. März 1892. (554)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Hamburg-Harburg belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Wilhelmsburg für die Annahme und Auslieferung von Stückgütern und Gütern in Wagenladungen sowie von lebenden Thieren dem öffentlichen Verkehr übergeben. Direkte Abfertigung von Gütern und lebenden Thieren nach und von der Haltestelle Wilhelmsburg findet einstweilen im Verkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen statt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze wird bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den betreffenden Tarifen seitens der betheiligten Güterabfertigungsstellen, der Auskunftsstelle in Hamburg und unseres Tarifbüreaus hierselbst auf Verlangen Auskunft ertheilt.

Altona, den 19. März 1892. (555)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Eröffnung der Haltestelle Poremba. Am 1. April d. J. wird die zwischen

Gleiwitz und Wolfgangweiche bei dem bisherigen Haltepunkte Zaborze B belegene Haltestelle Poremba für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Personen- und Gepäckabfertigung auf dem bisherigen Personenhaltepunkte Zaborze B geht zu dem gleichen Zeitpunkte auf die neue Haltestelle Poremba über. Eine Aenderung des Fahrplanes und der Fahrpreise tritt hierdurch nicht ein Im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen erfolgt die Frachtberechnung für Eil- und Stückgut bis zur Aufnahme dieser Haltestelle in die einzelnen Tarife nach den durch Zuschlag von 12 km an Gleiwitz und von 5 km an Morgenroth sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der allgemeinen Kilometertariftabelle. Die Entfernung Poremba-Antonienhütte beträgt 6 km.

Breslau, den 23. März 1892. (556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab treten für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen an der Strecke Bebra-Mühlheim a/M. einschliesslich, sowie Eschwege und Stationen der Oberhessischen Bahnen einerseits und Mannheim Bad Bahn, Mannheim Hess. Ludw.-B. und Ludwigshafen andererseits anderweite ermässigte Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg in Wirksamkeit.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (557)

Frankfurt a/M., den 21. März 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Staatsbahn-Verkehr Magdeburg-Oldenburg. Zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt am 1. April d. J. der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen für die neu aufgenommene Station Höltinghausen der Oldenburgischen Staatsbahn, sowie bereits eingeführte und bekannt gemachte Aenderungen und Ergänzungen.

Magdeburg, den 21. März 1892. (558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg und der anschliessenden Privatbahnen. Am 1. April d. J. tritt zum Tarife vom 1. April 1891 für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten und durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen für die Station Tempelhof, Rangirbahnhof der Berliner Ringbahn, für die Stationen Grafenort und Niedobschütz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie für die Stationen Hedwigsburg, Münchehof, Stederdorf und Wendessen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Holz, Zink in Platten und zinkische Produkte, Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, gebrannte Steine, Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau, Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Briquettes, sowie für Salz.

Abdrücke des Nachtrages können von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Magdeburg, den 21. März 1892. (559)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich. Am 1. April d. J. tritt zu dem direkten Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits ein Nachtrag IV, enthaltend: Aenderungen Französischer Bestimmungen und Frachtsätze, in Kraft.

Derselbe ist von unserer Drucksachen-Kontrole und den diesseitigen Stationen für den Preis von 0,10 ℳ zu beziehen.

Strassburg, den 17. März 1892. (560)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Am 1. April d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag IV zu Theil II b (Französische Schnittsätze) vom 1. September 1889, enthaltend neue Frachtsätze für Güter in Eilfracht; durch diese Frachtsätze werden sämmtliche Französischen Schnitttaxen für Eilgut aufgehoben. (Preis 40 ₰).

b) Nachtrag II zu Theil III vom 1. Dezember 1885. (Gratis.) Durch denselben werden sämmtliche Frachtsätze für Eilgüter zwischen gewissen im Tarife genannten Deutschen Stationen und den Französischen Stationen Le Hâvre, Rouen, Serqueux, Paris, Reims, Soissons, Laon und Hirson aufgehoben.

Die Frachtsätze für Le Hâvre, Rouen und Serqueux werden durch neue nicht ersetzt, diejenigen für die übrigen Stationen sind durch Nachtrag IV zu Theil II b ersetzt. Insoweit die Umwandlung der bisherigen Frachtsätze gewünscht wird, bleiben dieselben noch bis Ende Mai d. J. in Kraft.

c) 4. Ergänzungsblatt zu Theil II a vom 15. August 1891. — Dasselbe enthält Frachtsätze für die Station Isenburg. (Gratis.)

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 17. März 1892. (561)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April 1892 gelangen im **Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Breslau** zwischen sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn sowie den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter, Getreide, Holz, Wegebaumaterialien und Düngemittel in Höhe der für Kempen (Güterbahnhof) des Direktionsbezirks Breslau im vorbezeichneten Gütertarif bereits bestehenden Frachtsätze zur Einführung.

Bromberg, den 17. März 1892. (562)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Vom 1. April 1892 ab werden von den Frachtsätzen des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes, Theil III Heft 2 die Kursunterschiede im einfachen Betrage abgezogen. Auf Seite 82 ist der Kursunterschied für Nagy-Kikinda-Vilshofen von 3 auf 2 ₰ zu ändern.

München, den 15. März 1892. (563)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr) Theil VI Heft Nr. 2 vom 10. Oktober 1891. Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 wird die Station Brcka-Gunja der K. Ungar. Staatsbahnen in den Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,55 ℳ für 100 kg an die für Vinkovce bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 15. März 1892. (564)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Vom 1. April d. J. ab werden auf der Station Leisewitz (zwischen Breslau und Ohlau) auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 23. März 1892. (565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Verkehr mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die im Binnen-Gütertarife des Direktionsbezirks Breslau im Ausnahmetarif 9 für Eisenerze und eisenhaltige Schlacken von Kempen (Güterbahnhof) nach den Oberschlesischen Hüttenstationen und die im Ausnahmetarif 16 für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen von den daselbst genannten Versandstationen nach Kempen (Güterbahnhof) bestehenden Ausnahmesätze gelten vom 1. April d. J. ab auch im Verkehr mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Breslau, den 23. März 1892. (566)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Herausgabe eines Anhangs zu Heft 3. Am 1. April d. J. tritt ein Anhang zu dem Tarifheft 3 in Kraft, welcher besonders ermässigte, bis zum 30. Juni d. J. gültige Ausnahmefrachtsätze für Mais (Kukuruz) in Wagenladungen von 10000 kg enthält.

Der Anhang ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und den Verbandsverwaltungen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 22. März 1892. (567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Die besondere Tarifvorschrift unter B 4 des Lokal-Gütertarifs, betreffend die Begleitung von Fischbrut- oder Zuchtfischsendungen wird vom heutigen Tage ab auf alle Sendungen lebender Fische ausgedehnt.

Neu-Ruppin, den 20. März 1892. (568)
Die Direktion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. gelangen die Nachträge II zu den Tarifheften Nr. 1, 2 und 4 des Verbands-Gütertarifs zur Einführung.

Dieselben enthalten im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Mundenheim (Pfälzische Bahn), Sulz in Ober-Elsass und Saaralben (Reichsbahn), sowie verschiedene bereits früher im Verfügungswege eingeführte Ausnahme-Frachtsätze.

Ausserdem werden durch den Nachtrag II zum Tarifheft Nr. 4 die Sätze des Ausnahmetarifs 7 für Wolle etc. mit Gültigkeit vom 15. Mai 1892 ab ohne Ersatz aufgehoben.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 19. März 1892. (569)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. III.)

Beiblatt zu Nr. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 26. März 1892.

Die Kosten eines Personen- und eines Güter-Tonnen-Kilometers.

Eine Studie von **Eduard Lill**, Oberinspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Sobald eine Aenderung in den Personen- oder Gütertarifen geplant wird, ist die naturgemässe erste Frage der betreffenden Bahnverwaltung: Was kostet das Personen-, was das Tonnenkilometer? In der Stetigkeit dieser Frage liegt allein schon das Wesentliche derselben ausgeprägt: dass eine allgemeine einfache Formel für die Scheidung der Ausgaben nach dem Personen- und nach dem Güterverkehr noch nicht gefunden wurde und wahrscheinlich auch nicht gefunden werden wird, dass vielmehr für jeden bestimmten Fall eine eingehende Berechnung gepflogen werden müsse, um eine solche Trennung zu ermöglichen. Dass es aber auch dann seine Schwierigkeiten hat, wird jeder Fachmann sofort bestätigen.

Eine gewisse Anzahl Posten der Betriebsausgaben steht allerdings in Abhängigkeit von den Zug-, den Wagenachs- und den Brutto-Tonnen-Kilometern, d. h. solche Leistungen, welche entweder bereits getrennt aufgeschrieben werden, oder sich doch durch Berechnung nach dem Verhältnisse der Personen- und Tonnenkilometer trennen lassen; dagegen sind die Kosten der allgemeinen Verwaltung, jene für Erhaltung des Unterbaues, der Gebäude, der Telegraphen- und Signalvorrichtungen, die Kosten des Streckendienstes und dessen sachliche Ausgaben nicht so leicht in die ausschliessliche Abhängigkeit von jenen Leistungen der Fahrbetriebsmittel zu bringen, jedenfalls sind sie noch mehr von der Anzahl der Betriebskilometer abhängig und eine Theilung derselben nach dem Verhältniss der geleisteten Personen- und Tonnenkilometer mehr oder weniger auf Annahmen beschränkt.

Der Versuch, aus dem Vergleiche der Verhältnisse zwischen Personen- und Tonnenkilometern einerseits, mit den ohne Unterschied auf die Einheit beider berechneten Kosten andererseits eine Gesetzmässigkeit für die Trennung der beiderseitigen Werthe zu finden, wird sich nur auf eine Bahn mit Rücksicht auf deren Leistungen und Kosten in verschiedenen Jahrgängen beschränken müssen, ohne dass dies zu einem Schlusse auf die diesbezüglichen Kosten einer zweiten Bahn berechtigen würde, weil hier noch ein weiterer, veränderlicher Faktor, nämlich die Verkehrsdichtigkeit, seinen Einfluss geltend macht.

Professor Launhardt hat in seinem Werke: Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen, III. Das Personenfahrgeld („Archiv für Eisenbahnwesen" 1890) in einer sehr sorgfältig durchgeführten Arbeit die bezüglichen Kosten bei den Königlich Preussischen Staatsbahnen für die Zeit 1884—1885, nämlich p die Kosten des Personenkilometers mit 2,47 ₰, jene t des Güter-Tonnen-Kilometers mit 1,34 ₰ ermittelt, welche aber selbstverständlich weder für eine andere Bahn, noch für ein anderes Betriebsjahr und selbst bezüglich des Verhältnisses $1 : p = 1{,}843$ nur für jene nächsten Jahre Geltung haben konnten, in denen die Verkehrsdichtigkeit sich nicht wesentlich änderte.

Mit der vorliegenden Studie habe ich es nun versucht, die Trennung der Kosten nach Personen- und nach Tonnenkilometern unmittelbar aus den Verkehrsdichtigkeiten zu ermitteln, und hierzu die Betriebsergebnisse der sämmtlichen unter A und B bezeichneten Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen des Jahres 1888 auf Grund der „Statistischen Nachrichten" verwendet; — genannten Jahrgang einzig aus dem Grunde, weil in demselben noch eine seither verstaatlichte Bahn, die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn vorkommt, welche sich durch eine hohe Personenfrequenz bezüglich der durchlaufenen Strecken, nämlich 77 km durchschnittlich für einen Reisenden, charakterisirt, jedoch von der Galizischen Carl Ludwigbahn übertroffen wird, bei welcher auf 1 Reisenden ein durchschnittlich zurückgelegter Weg von 136 km, ferner auf 1 t Gut eine durchschnittlich durchfahrene Strecke von 248 km nachgewiesen sind.

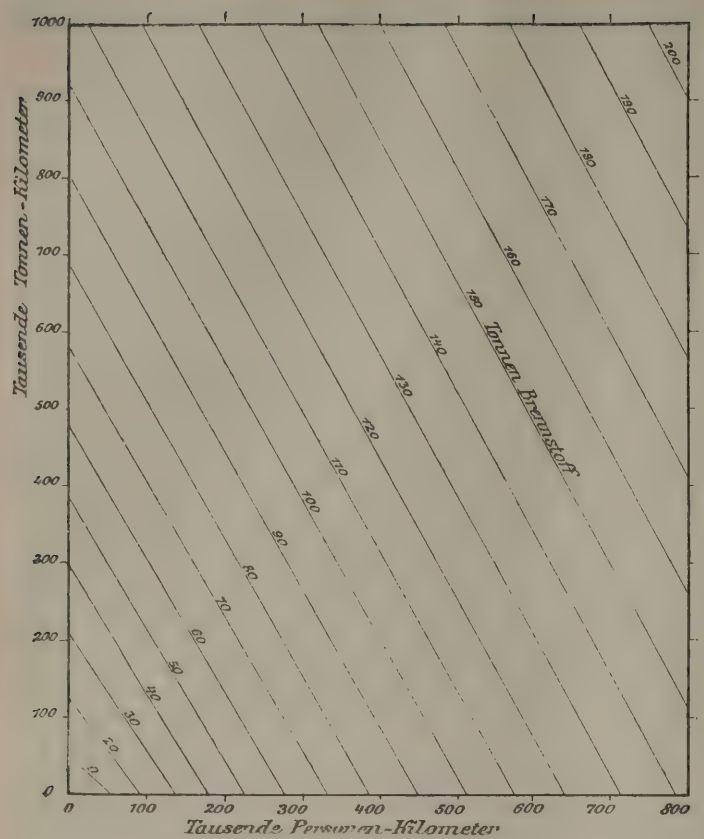
Bei einer Trennung der Kosten nach ihrer Verkehrsdichtigkeit, d. i. nach Personenkilometern und Tonnenkilometern, hat man es selbstverständlich mit drei verschiedenartig veränderlichen Grössen zu thun, wobei die Personen- und Tonnenkilometer — im gegenwärtigen Falle — von einander unabhängig Veränderliche, die Kosten dagegen eine von diesen beiden genannten abhängige Veränderliche sind.

Die geplante Ausmittelung auf graphischem Wege konnte daher nicht wie gewöhnlich mittelst Profilen stattfinden, weil hierbei immer eine der Veränderlichen hätte unberücksichtigt bleiben müssen, sondern ich wählte hierzu die Darstellung mit Schichten, ähnlich dem Vorgange bei Anfertigung einer Terrainschichtenkarte, mit welcher Methode sich bereits andere statistische Aufgaben mit Erfolg lösen liessen.

Es wurden nämlich zuerst sowohl die Personen- und die Tonnenkilometer jeder Bahn, als die eigentlichen Betriebsausgaben (zu welchen die Gesammtausgaben abzüglich der Posten 162—165 der „Statistischen Nachrichten" — in Uebereinstimmung mit den Ausgabekapiteln XX—XXIV der Oesterreichischen Eisenbahnen — gerechnet werden) für ein Betriebskilometer berechnet, sodann auf einem mit Millimetertheilung versehenen Bogen die Zahlen P (Personenkilometer) von links nach rechts, die Zahlen T (Tonnenkilometer) vom unteren Rande nach aufwärts aufgetragen und auf diesem Plane zu den sich ergebenden Punkten jeder Bahn die Ausgaben (A) eingetragen. Der geehrte Leser wolle sich hierbei dies zunächst in der umstehenden, später zu erläuternden Skizze vergegenwärtigen.

Angenommen, es hätten 2 oder mehrere Bahnen bei verschiedenen Leistungen ganz die gleichen Ausgaben für 1 Betriebskilometer — was allerdings nur ein besonderer Zufall wäre, so würde jene Linie, welche diese gleichen Werthe mit einander verbindet, zu dem Schluss berechtigen, dass bei einer weiter zukommenden Bahn, deren Leistungen an P und T einen Punkt in oder nahe dieser Linie ergeben, besonders wenn die kleineren Werthe anderer Bahnen alle nach der einen Seite der Linie, die grösseren nach der entgegengesetzten Richtung zu liegen kommen, auch die Ausgaben die gleichen oder annähernd gleichen sein müssten, vorausgesetzt, dass bei allen diesen Bahnen die gleichen Verhältnisse in der Verwaltungseintheilung in den einzelnen Dienstzweigen usw. stattfänden, und wenn diese Linie bis an den linksseitigen, bezw. unteren Rand fortgesetzt wird, sich 2 ideelle Bahnen ergeben würden, von denen die erstere keine Personen-, sondern nur eine bestimmte Anzahl Tonnenkilometer, die letztere nur eine gewisse Zahl Personenkilometer als Leistung aufweisen würden, beide aber der Voraussetzung gemäss die gleichen Ausgaben auf 1 Betriebskm hätten.

Wäre z. B. bei der ersteren Bahn die an der linksseitigen Theilung abzulesende Zahl 700 000 tkm, die bei der zweiten angegebene Zahl 400 000 Personenkm, so würden wir demnach schliessen, dass jene 700 000 tkm genau so viel kosten, wie diese 400 000 Personenkm, daher das Verhältniss der Kosten P zu T aller in der bezeichneten Linie markirten Bahnen $\frac{p}{t} = \frac{7}{4}$ betragen müsse.



Theilt man daher, nachdem man für alle Bahnen die bezüglichen Kostenziffern A eingetragen, die Intervalle zwischen den immer zunächst befindlichen Zahlen, so wie man es bei einem cotirten Terrainplan zur Ermittelung waagerechter Schichten vornimmt, in der Weise, dass man die runden Zahlen, also von 10 zu 10 usw. fortlaufend markirt und verbindet, dann die gleichwerthigen Punkte durch stetige, der Terrainform angepasste Linien, so erhält man in den so gebildeten Streifen immer jene Bahnen verzeichnet, welche ungeachtet ihrer verschiedenen Leistungen an P und T die gleichen Ausgaben nachweisen.

Auf dies gestützt wurden nun für die Betriebsausgaben des Jahres 1888 die betreffenden Schichten ermittelt.

Das Ergebniss war durchaus nicht ermunternd.

Mächtige Höhenzüge — um bei dem Bilde der Terraindarstellung zu bleiben –, steile Bergriesen, Mulden und Thäler in den verschiedensten Richtungen.

Es war ja schliesslich nicht anders zu erwarten.

Die Verschiedenheiten in der Organisation, somit in den Kosten der allgemeinen Verwaltung, namentlich bei den grossen, im Gegensatze zu den kleinen Bahnen, die ungleichen Gehalts- und Lohnverhältnisse, die je nach der geographischen Lage höchst verschiedenen Materialpreise, besonders der Kohle usw., konnten das Bild nicht einfacher geben; eine bestimmte, von allen diesen Einflüssen unabhängige Gesetzmässigkeit war somit aus diesem Plane nicht zu entnehmen und es musste nun zu den einzelnen Ausgabeposten geschritten werden.

So waren es nun die Kosten der allgemeinen Verwaltung, die Personalkosten, insbesondere die Kosten der Bahnaufsicht und des Brennstoffes, ferner in verschiedenartiger Gruppirung mit und ohne diese die Gesammtkosten.

Ausgeprägt waren die hieraus gebildeten Schichten besser, im Striche mehr oder weniger verschieden, aber sie hatten das Eigenthümliche, dass das Gesammtbild immer eine und dieselbe Charakteristik zeigte; an derselben Stelle die gleichen Höhenzüge und Kuppen, die gleichen Thäler und Mulden, ja selbst bei dem aus den Einnahmeziffern angefertigten Schichtenplane zeigten sich auffälligerweise ähnliche Formen.

Kein Zweifel also, dass diese, jede einfache Gesetzmässigkeit ausschliessenden Formen auf einen und zwar nur einen Einfluss zurückgeführt werden mussten, der von den Leistungen völlig unabhängig war, und dass dieser Einfluss durch nichts anderes ausgeübt sein konnte, als durch die jeder Bahn eigenthümlichen besonderen Steigungsverhältnisse, in welcher Erkenntniss man dadurch bestärkt wurde, dass die Mehrzahl der Oesterreichischen Bahnen diese Störungen verursachten.

Der weitere Schluss war nun sehr naheliegend. Wenn der Einfluss der Steigungsverhältnisse sowohl auf die einzelnen, als auf die Gesammtausgaben ein ähnlicher ist, so muss dieser unbedingt und am ausgeprägtesten bei der Menge des verwendeten Brennstoffes zum Vorschein kommen, denn wohlbemerkt, jener Einfluss auf den Brennstoffverbrauch, welcher sich aus der Verschiedenartigkeit der Bruttolast bei Personenzügen einerseits, bei Güterzügen andererseits ergibt, wird in einem in gleicher Weise wie die vorigen anzufertigenden Schichtenplane schon dadurch ausgeschaltet, dass im Plane die Leistungen der einen Art nach der einen, die der zweiten Art in der anderen Richtung aufgetragen werden.

Es ist klar, dass, wenn man nun die Ausgaben eines bestimmten Dienstzweiges durch die, ebenfalls auf 1 Betriebskilometer berechneten Tonnenzahlen des Brennstoffes (K) dividirt, der Einfluss des Steigungsverhältnisses ganz oder nahezu verschwinden und in dem Quotienten hauptsächlich jener Einfluss vorhanden sein wird, welcher die Ausgaben des betreffenden Dienstzweiges, bezw. die Ausgaben A in ihrer Gänze charakterisirt.

Hierbei ist mir eine sehr schätzenswerthe Arbeit zu statten gekommen, welche der K. K. Regierungsrath Wilhelm Heyne, Professor am Grazer Polytechnikum, im Juni 1891 in der „Wochenschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereins“ Nr. 24 und 25 „Ueber den Einfluss der Bahnsteigungen auf die Betriebskosten“ veröffentlicht hat, und in welcher als Ergebniss sorgfältiger Berechnungen der Satz aufgestellt wird, dass die Betriebskosten mit dem Verhältnisse der Bahnsteigung in einem einfachen geraden Verhältnisse zunehmen, und zwar: Bezeichne c eine für 1 Betriebskm entfallende unveränderliche Ausgabe, a jenen Theil der Kosten, welcher durch Fortbewegung einer bestimmten Lasteinheit auf der als durchaus waagerecht angenommenen Bahn, b jenen Theil, welcher durch Hebung derselben Last auf die Summe aller zu überschreitenden Höhen erwächst, so sind die auf 1 Betriebskm entfallenden Kosten = c + (a + b × Steigung) L. *)

Die Bahn ist hierbei als eine ansteigende Rampe gedacht, deren (waagerechte) Länge aus der Summe der Kilometer aller Linien eines Netzes und deren Endhöhe aus der Summe sämmtlicher (ohne Unterschied der Fahrtrichtung) zu überschreitenden Höhen in Bruchtheilen des Kilometers gebildet ist. Hält man an dieser Formel im allgemeinen fest, so werden, nachdem der Einfluss der Steigung auf den Verbrauch an Brennstoff ein grösserer sein wird, als auf die Ausgaben insgesammt, die aus der Division A : K = W sich ergebenden Quotienten wohl immer noch einen, jedoch geringen Einfluss des Steigungsverhältnisses wahrnehmen lassen, der Hauptsache nach aber die durch die Verschiedenheiten der allgemeinen und besonderen Verwaltungskosten jeder Bahn charakterisirt sein.

Nimmt man wieder die graphische Darstellung zu Hilfe, trägt die Ausgaben A von links nach rechts, die Zahlen K der Brennstofftonnen nach aufwärts auf, so erhält man sehr auffallend und zwar viel reiner als in Bezug auf die Kosten der einzelnen Dienstzweige eine krumme und zwar parabolische Linie, in welche fast alle Punkte der grösseren Bahnen fallen, und um welche jene der kleinen Bahnen schwärmen.

Der Umstand, dass bei einigen grösseren, wie z. B. die in Tafel II mit den Nrn. 62, 69 und 73 bezeichneten Bahnen,

*) Die Werthe dieser Formel sind:
1 042 + (0,982 + 0,1167 s) L.

die Werthe K weit unter jene Kurve fallen, lässt sich leicht durch Einblick in die Spalte 201 e (Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen) erklären, nachdem diese Bahnen besonders hohe Betriebskoëffizienten haben, demzufolge, wenn die Ausgaben mehr im Einklang mit denen anderer Bahnen, d. h. geringer wären, auch die Höhen K an oder in die genannte Kurve zu liegen gekommen wären.

Von Interesse ist es, dass, wie es auch die Heyne'sche Formel andeutet, diese Kurve (deren Gleichung in der Anmerkung unter 3. gegeben ist) nicht vom Nullpunkt aus, sondern erst bei einem Werthe A = 627,2 beginnt, so dass also dieser Betrag in Mark an Kosten zu verzeichnen ist, noch bevor eine wirkliche Leistung erzielt wird.

Von da an beginnt und wächst der Brennstoffverbrauch im raschen Verhältnisse, um bei dem Werthe von ungefähr 70 t (100 000 ℳ Ausgabe) im Verhältnisse zu den Ausgaben immer mehr zurückzubleiben, d. h. umgekehrt: es wächst das Verhältniss der Ausgaben zur Tonnenzahl, Brennstoff mit der Zunahme der Leistungen.

Die berechneten Verhältnisse $\frac{A}{K} = W$ der Kurve, welche fortschreitende Zahlen von ungefähr 138 bis 162 ergeben, wurden nun in einem neuen Plane statt der Kosten zur Ermittelung der Schichten aufgetragen und es war nunmehr eine Gesetzmässigkeit in der Bildung derselben nicht zu verkennen, so dass das Auffinden eines allgemeinen Gesetzes keiner besonderen Schwierigkeit mehr begegnete; nur zeigte es sich, dass durch die Einschaltung dieses Werthes W in die ermittelten Formeln überflüssiger Weise eine Unbekannte eingeführt worden wäre, welche erst auf Umwegen und jedenfalls zum Nachtheil der Genauigkeit der zu erzielenden Resultate hätte entfernt werden müssen; ich wählte daher schliesslich die Tonnenzahlen Brennstoff als jene dritte veränderliche Grösse, welche unvermittelt mit den Verkehrsdichtigkeiten P und T für den zu bildenden Schichtenplan verwendet werden sollte, wobei nun freilich wieder die gesammten Steigungsverhältnisse in Betracht zu ziehen waren. Es handelte sich jetzt nur mehr um die richtige Ermittelung der Brennstoffmengen und der Steigungsverhältnisse, doch musste ich leider zur Erkenntniss kommen, dass die diesbezüglich vorhandenen statistischen Werthe hierzu nicht ausreichen, und dass ohne besondere und von den Bahnverwaltungen mit wohlwollendem Entgegenkommen für diesen Zweck neu zu pflegende Aufstellungen die Schwierigkeiten, die sich einer guten Lösung der Aufgabe entgegenstellen, kaum zu beseitigen sein werden.

Zur Ermittelung der richtigen Brennstoffmengen, welche zur Erzielung der Leistungen auf den eigenen Linien einer Bahn verwendet wurden und welche Zahlen die statistischen Nachrichten nicht enthalten, standen zwei Wege offen; entweder indem man die Kosten einer Tonne des von den eigenen Lokomotiven auf der eigenen und auf fremden Bahnen verbrauchten Brennstoffes (Spalte 87 a getheilt durch Spalte 86 f ♂) ermittelte und mit diesen Einheitssätzen die Kosten des auf den eigenen Linien verbrauchten Brennstoffes (Spalte 189) dividirte.

Von einer Benutzung dieser so erlangten Zahlen musste man aber sofort absehen, da zu auffallende Widersprüche sich zeigten, welche theils auf eine ungleichartige Kontirung, theils auf die Verschiedenartigkeit der Transportkosten zurückzuführen sein werden.

Der zweite nun eingeschlagene Weg war der, dass die von den eigenen Lokomotiven verbrauchten Mengen an Brennstoff (Spalte 86 f ♂) nach dem Verhältnisse der erzielten Nutzkilometer — d. i. Nutzkilometer auf den eigenen Linien getheilt durch die Nutzkilometer der eigenen Lokomotiven — berechnet wurden.

Die Werthe der Spalte 86 f ♂, geben für das Jahr 1886 zum ersten Male den Verbrauch an Brennstoff nach 3 Gruppen verschiedener Heizwerthe, wodurch offenbar bei weitem richtigere Vergleichswerthe geschaffen wurden gegenüber jenen Werthen, welche in früheren Jahren durch den blossen Vergleich mit dem Heizwerthe der Steinkohlen als einer sehr veränderlichen Grösse gegeben wurden.

Nichtsdestoweniger scheint es, dass für den vorliegenden Zweck auch die nach den Verdampfungsmengen von durchschnittlich 7,55 und 3 kg Wasser in 3 Gruppen getheilten Brennstoffgattungen, wonach von den wirklich verbrauchten Mengen das 1- bezw. 0,6- und 0,4 fache in die Spalte 86 f ♂ eingestellt wird, keine brauchbar stetigen Zahlenwerthe ergeben, welcher Umstand allerdings hätte beseitigt werden können, wenn man durch Umfrage die dem im Laufe des Jahres 1888 verwendeten Brennstoff entsprechenden genauen Verdampfungsmengen sich verschafft hätte.

Eine zweite Schwierigkeit betrifft die Einschaltung der richtigen Steigungsverhältnisse der Bahnen, da deren absolute Ziffern in den statistischen Nachrichten nicht enthalten, sondern in den Spalten zu 40 die Steigungsverhältnisse gruppenweise zusammengezogen sind.

Für den vorliegenden Zweck suchte ich mir dadurch zu helfen, dass für jede Bahn zunächst jene Summe der zu überschreitenden Höhen festgestellt wurde, welche sich ergibt, wenn durchgehends die untere Grenze der Gruppenwerthe angenommen wird; dieselbe Arbeit wurde dann für die oberen Grenzwerthe der Steigungsverhältnisse durchgeführt, und aus beiden das Mittel genommen; diese so erhaltenen Ziffern durch die Gesammtlängen der betreffenden Bahnnetze getheilt, ergaben nun mittlere Steigungsverhältnisse, welche vorausgesetztermaassen von den wirklichen Werthen nicht zu weit entfernt sein sollten und mit Hilfe welcher unter vorläufiger Benutzung der Werthe $a + b \times s$ der Heyne'schen Formel die entsprechenden Brennstoffwerthe berechnet wurden.

Der nunmehr entworfene und festgestellte Schichtenplan, welcher aus der bereits erwähnten Skizze ersichtlich ist, gab nunmehr die Grundlage für die Formeln, welche am unteren Rande*) verzeichnet sind, und nach welchen die allge-

*) Die anzuwendenden Formeln sind:

1. $x^2 \, x \, (27\,194 + P + 0{,}529\,T) + 27\,194\,P = 0$
   zur Verwandlung der Summen der Leistungen an Personen- und Tonnenkilometern in eine einzige gleichwerthige Anzahl Personenkilometer x.
2. $(K_o + 128{,}72)^2 - 0{,}072\,(x + 214\,100) = 0$
   zur Ausscheidung des Einflusses der Steigungsverhältnisse auf den Brennstoffverbrauch.
3. $(K_o + 127{,}21)^2 - 2{,}466\,(A_0 + 5\,935) = 0$
   zur Ausscheidung der Ungleichheiten in den Ausgaben für allgemeine Verwaltung und für die einzelnen Dienstzweige.
4. $p = \frac{A}{x}$, $t = \frac{x-P}{T} \times p$
   zur Berechnung der Kosten p und t eines Personen- und eines Tonnenkilometers einer bestimmten Bahn; wobei für A die wirklichen auf 1 Betriebskilometer entfallenden Kosten zu setzen sind.
5. $\frac{p^1}{p} = \frac{p^1_o}{p_o} \times \frac{c^1}{c} : \frac{t^1}{t} = \frac{t^1_o}{t_o} \times \frac{c^1}{c}$
   zur Berechnung der gleichnamigen Kosten p^1 und t^1 für eine Theilstrecke mit dem Steigungsverhältnisse s^1 wobei
6. $c = 0{,}4543 + 0{,}1415\,s$
   der durch das Steigungsverhältniss bedingten Koëffizienten darstellt, und wonach das für die hier angeführten Bahnen des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ermittelte durchschnittliche Steigungsverhältniss wegen $c = 1$, $s_o = 3{,}856\,‰$ wird.

Für jene geehrten Fachgenossen, welche die Entwickelung der Formeln aus der graphischen Darstellung im einzelnen verfolgen wollen, sei hiernach folgendes bemerkt:

Die Werthe der in den Schichtenplan eingetragenen Höhencoten (oberen Punkte der dritten Dimension) für die Brennstofftonnen liegen, wie schon die Skizze andeutet, in einer windschiefen Fläche, deren Grundebene nach den beiden Dimensionen der P und T gemessen wird, und deren Leitlinien Parabeln zweiter Ordnung sind, welche ihre Projektionen in je einer der Coordinatenachsen haben.

Die Gleichung der in der P- (x-) Achse stehenden Parabeln ist die unter Formel 2 gegebene; jene der in der T- (x-) Achse befindlichen Parabel ist: $(K_o + 128{,}72)^2 - 0{,}0381\,(y_o + 456\,000) = 0$, aus welchen beiden nach Ausschaltung von y_o — indem

meine Skala (Tafel I) für die Kosten je eines Personen- und eines Güter-Tonnen-Kilometers, selbstverständlich nur für eine bestimmte Steigung und nur für durchschnittliche Betriebsausgaben, ferner in Tafel II die diesbezüglichen Kosten der genannten Bahnen im Betriebsjahre 1888 berechnet wurden.

Die Tafel I enthält am linksseitigen Rande die verschiedenen Dichtigkeiten im Personen-, am oberen Rande jene im Güterverkehr verzeichnet, während in den entsprechenden Feldern die obere Zahl die Kosten p_o eines Personenkilometers, die untere Zahl die Kosten t_o eines Güter-Tonnen-Kilometers anzeigt.

Wenn z. B. auf einer Bahn, welche eine durchschnittliche Steigung von 3,856 ‰ besitzt, im Laufe eines Jahres im Durchschnitt auf 1 Betriebskm 150 000 Personen und 350 000 t Güter befördert werden, so betragen die Kosten eines Personenkilometers $p_o = 2{,}94$ ₰, jene eines Güter-Tonnen-Kilomers $t_o = 1{,}69$ Pfennig.

Die Tafel II enthält in Uebereinstimmung mit den statistischen Nachrichten des Jahres 1888 die Bahnen der Gruppe A und B mit derselben laufenden Nummer bezeichnet.

Die Spalten 1—5 sind durch die Ueberschrift genügend gekennzeichnet.

Die Spalte 6 gibt die nach der Formel 1 auf Grund der vorstehenden Leistungen berechneten Werthe x, d. i. jene Zahl Personenkilometer, welche eine ideelle Bahn, die gar keinen Güterverkehr hat, um denselben Kostenbetrag leisten würde, wie die auf der gleichen Zeile benannte Bahn für ihre Leistungen an Personen- und Tonnenkilometern zusammen.

Die folgende Spalte 7 gibt demnach einfach in dem Quotienten, welcher durch Theilung der Ausgabenpost (Spalte 3) durch diesen Werth x (Spalte 6) entsteht, die Kosten eines Personenkilometers der betreffenden Bahn.

$\frac{y_o}{x_o} = \frac{T}{x_o - P}$ ist, jene der waagerechten Mantellinien, d. i. die Gleichung 1 gebildet wurde.

Es kann hier nicht unterlassen werden, zu bemerken, dass erstens die beiden Leitlinien wahrscheinlich Parabeln dritter Ordnung sein müssen, und nur der Vereinfachung der Formeln wegen als solche der zweiten Ordnung eingeführt wurden, ferner: dass die windschiefe Fläche nicht aus geraden, sondern aus hyperbolischen gegen den Nullpunkt zu sanft ausgebauchten Linien bestehen, für welche nun sich ergebende Fläche zwar die Formeln aufgestellt und die Werthe berechnet wurden, was schliesslich aber doch zur Wahl der geraden Mantellinien drängte, weil der hier verfolgte Zweck, durch leicht handliche und von einander getrennte Formeln auch dem minder Bewanderten die Möglichkeit zur Berechnung zu bieten, in jenem Falle gänzlich verfehlt gewesen wäre.

Die Ungenauigkeiten, welche sich infolgedessen bei Berechnung der Werthe x, K und A ergeben, sind im Grunde nicht so belangreich; störend wirken sie nur bei den kleinen Bahnen mit geringer Verkehrsdichtigkeit.

Immerhin aber dürfte der hier eingeschlagene Weg zur Trennung der Kosten nach Leistungen des Personen- und des Güterverkehrs, sowie die Methode, dass durch Einschaltung des Brennstoffes als Zwischenwerth die verschiedenen Einflüsse, welche die Verhältnisse der Steigung und der Wagenausnutzung, ferner die Verschiedenheiten der Ausgabenwerthe auf das Endergebniss ausüben, jeder für sich ausgeglichen werden und hierdurch die Fehlerquelle auf das geringste Maass beschränkt wird, zu weiteren Versuchen ziffermässig möglichst genauer Formeln ermuntern, was dann auch ermöglichen würde, besondere Klassen des Güterverkehrs, namentlich jene der Wagenladungsgüter zu bewerthen.

In diesem Falle müssten die Werthe K des Güter-Tonnenverkehrs zuerst aus den bezw. verbesserten gegenwärtigen Formeln besonders berechnet, dann aber für die Dichtigkeiten einerseits der Wagenladungs-, andererseits der übrigen Güter genau so verfahren werden, wie es hier mit jenen des Personen- und des Güterverkehrs stattgefunden. Dies ist aber nur dann möglich, wenn zuvor sowohl die Steigungsverhältnisse der Bahnen, sowie besonders die Verdampfungsmengen des verwendeten Brennstoffs genau erhoben, und die graphische Darstellung nicht blos auf einen Jahrgang, sondern möglichst auf 3 Jahrgänge ausgedehnt würde, deren Ergebnisse nicht in einer Ziffer zusammen, sondern getrennt zur Gewinnung eines einzigen Schichtenplanes einzutragen wären.

Jene eines Tonnenkilometers findet man dann durch eine einfache Proportion, wie sie unter Formel 4 verzeichnet ist.

So beträgt für die Königlich Preussischen Staatsbahnen (Nr. 10—20)

$p = 16\,991 : 620\,900 = 2{,}736$ ₰,

$t = \frac{620\,900 - 265\,313}{642\,731} \times 2{,}736 = 1{,}514$ ₰.

Schliesslich sind in den Spalten 9 und 10 jene Werthe für K_o und A_o angesetzt, welche sich aus der Berechnung der Formeln 2 und 3 ergeben und sich somit nur auf das durchschnittliche Steigungsverhältniss von 3,856 ‰ und auf ein durchschnittliches Werthverhältniss der Ausgaben beziehen.

Die hier entwickelten Formeln und daraufhin berechneten Tafeln können mit Rücksicht auf das in der Anmerkung Angeführte für sich derzeit noch nicht einen Anspruch auf vollkommene Genauigkeit erheben.

Zunächst fällt es bei dem Vergleiche der in den Spalten 9 und 10 gegebenen berechneten, gegenüber den in den Spalten 2 und 3 angeführten statistischen Werthen auf, dass bei einer Anzahl kleinerer Bahnen mit geringer Verkehrsdichtigkeit die Werthe K und A doch zu weit auseinandergehen. Dieser Uebelstand dürfte sich aber, vorausgesetzt, dass die Berechnungsweise eine einfache sein soll, kaum beheben lassen; eine nur geringe Verschiedenheit in der Organisation der betreffenden Verwaltung und ihrer Dienstzweige, sowie in den Kosten des Personals und Materials lässt dies in den Ziffern gleich so stark hervortreten, dass es eigentlich richtiger gewesen wäre, von der Einbeziehung solcher Bahnen in eine allgemeine Formel ganz abzusehen; andererseits aber bietet dies doch den Vortheil der Vergleiche mit grossen Bahnen und die Möglichkeit, den Ursachen dieser Verschiedenheiten im einzelnen nachgehen zu können.

Die übrigen zu bemerkenden Verschiedenheiten bei grösseren Bahnen lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen.

1. Der berechnete Brennstoffverbrauch ist, abgesehen von dem Einfluss der Steigungsverhältnisse, gegen die statistische Ziffer zu hoch oder zu niedrig, während die Ausgaben annähernd gleiche oder entgegengesetzte Resultate zeigen.

Als Beispiel mögen für die I. Gruppe der Heizwerthe folgende herausgegriffen werden:

Laufende Nr.	Wirklicher Verbrauch: Holz = 0,4	Wirklicher Verbrauch: Steinkohle = 1,0	Wirklicher Verbrauch: zusammen	Berechneter Verbrauch: an Brennstoff	Wahrscheinliche Verdampfungsmenge der Steinkohle	Die Steinkohle mit 1/8 des Verdampfungswerthes multiplizirt, gibt zusammen mit dem Holzwerth
	Tonnen auf 1 Betriebskm				kg	t
3a	4,15	156,13	160,28	193,79	9,84	196,19
28	—	38,53	38,53	46,86	9,32	44,89
64	0,29	55,89	56,18	40,12	6,09	42,83

Wären also in diesem Falle die Heizwerthe der Steinkohlen nicht mit dem einfachen Werthe, sondern nach dem Verhältnisse der wirklichen Verdampfungsmengen, ungefähr mit 1/8 derselben berechnet gewesen, so würden die aus den Formeln berechneten Mengen an Uebereinstimmung wenig zu wünschen übrig gelassen haben.

Aus diesem Beispiele allein ist schon ersichtlich, dass, sobald man die Brennstoffwerthe zur Trennung der Kosten in solche aus dem Personen- und aus dem Güterverkehr verwenden will, durch vorhergehende Erhebungen die wirklichen Verdampfungsmengen zur Richtigstellung des Aufwandes an Brennstoff festgestellt werden müssen.

Bei der Galizischen Carl Ludwigbahn (Nr. 59), deren Aufwand an Brennstoff (48,92 t) gegen den berechneten (87,98 t) sehr niedrig ist, dürfte bei der ziemlich grossen Dichtigkeit im Personenverkehr der Umstand sehr zur Aufklärung beitragen,

dass die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen die grösste aller übrigen Bahnen ist, nämlich 38,61 Hunderttheile beträgt, also beinahe das Doppelte des Durchschnittsverhältnisses für alle Bahnen.

Dieses Ausnutzungsverhältniss sowohl im Personen-, als namentlich im Güterverkehr dürfte auch einen grossen Theil der übrigen, wenn auch weniger auffälligen Unterschiede zwischen den wirklichen und den berechneten Werthen erklären, und wird auch da eine Rolle spielen, wo

2. das Verhältniss der Ausgaben zu den Zahlen der Brennstofftonnen sowohl bei den wirklichen, als den berechneten das Gleiche ist, beiderlei Werthe aber um ein Beträchtliches von einander abweichen, obzwar man bemüssigt ist, dies in erster Linie dem Einflusse der Steigungsverhältnisse zuzumessen.

Es trifft das Letztere aber auffälliger Weise bei einigen Bahnen nicht zu.

Ein Beispiel sind die Königlich Sächsischen Staatsbahnen (5), bei welchen die gerechneten Werthe an Uebereinstimmung mit den statistischen fast nichts zu wünschen übrig lassen, jedoch beträgt das ausgerechnete mittlere Steigungsverhältniss 5,58 ‰, und selbst die geringste Steigung mit 4,14 ‰ angenommen, reicht noch über den Durchschnitt von 3,856.

Es muss nun angenommen werden, dass entweder die getroffene Ausmittelung der Schichtenlinien doch nicht die richtige war, oder es ist der erste Schluss gerechtfertigt, dass die günstige Ausnutzung des Wagenparkes mit zu den ökonomischen Ergebnissen beigetragen.

Der ersteren Annahme steht entgegen, dass ein Rücken der Schichtenlinie am unteren Rande von links gegen rechts durch die Coten anderer Bahnen eingeschränkt ist, hierdurch aber auch diese Schichtenlinien minder steil, somit die Kosten eines Personen- zum Nachtheil des Tonnenkilometers kleiner geworden wären. Vergleicht man die bei den Königlich Preussischen Staatsbahnen angegebenen Zahlen $p = 2{,}736$, $t = 1{,}514$, welches ein Verhältniss von 1,807 ergibt, so ist dasselbe ohnedem schon geringer als jenes nach Prof. Launhardt berechnete, aber bereits angeführte Verhältniss von 1,843, daher auch wohl der Schluss gerechtfertigt ist, dass ein weiteres Vorschieben der Mantellinien zum Nachtheil der berechneten Werthe der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen nicht gerechtfertigt gewesen wäre.

Ein ähnliches Beispiel trifft auch bei der Buschtêhrader Bahn (Nr. 58) zu, welche trotz des durchschnittlichen Steigungsverhältnisses von 6,00 ‰ doch geringere wirkliche Werthe erzielt, als die berechneten.

Als eine Erklärung dieses Umstandes mag auch ferner anzusehen sein, dass jene Bahnen, welche keine lang anhaltende Steigung zur Fortbewegung ihrer Lasten zu überwinden haben, sondern viele Gefällsbrüche übersetzen, einen geringeren Brennstoffaufwand zeigen werden, als im gegentheiligen Falle, wo weniger Gefällsbrüche vorkommen; endlich ist es ja nicht gleichgültig, ob die Haupt-Bruttolast mehr thalabwärts als aufwärts geführt wird.

Alle diese Unterscheidungen werden sich selbstverständlich in den gegebenen Formeln, sobald sie einfach bleiben sollen, nicht zum Ausdruck bringen lassen; nichtsdestoweniger soll hier noch ein Weg angeführt werden, auf welchem die Betriebskosten für einzelne Theilstrecken ausgemittelt werden können.

Hierzu sollen die unter 5 und 6 gegebenen Formeln verwendet werden.

Es sei dies sogleich an einem Beispiel dargelegt. Man wollte z. B. wissen, welches auf der Oesterreichischen Nordwestbahn in der Lokalstrecke Wien-Stockerau die Kosten eines Personen- und eines Tonnenkilometers im Jahre 1888 gewesen seien.

Die durchschnittliche Verkehrsdichtigkeit im Jahre 1888 war: $P = 716\,100$, $T = 382\,826$; in Tafel I findet man hierfür die Werthe $p^1{}_o = 2{,}92$, $l^1{}_o = 1{,}59$; für das ganze Netz ist durchschnittlich $p_o = 2{,}94$, $t_o = 1{,}68$, und nach Spalte 7 und 8 waren die wirklichen Kosten $p = 3{,}462$, $t = 1{,}982$; das durchschnittliche Steigungsverhältniss s ist für die ganze Bahn $= 4{,}83$ ‰, jenes der genannten Lokalstrecke $s^1 = 0{,}345$.

Daraus wird nun, da nach Formel 6 für die gesammte Bahn $c = 0{,}4543 + 0{,}1415 \times 4{,}83$ und für die Lokalstrecke $c^1 = 0{,}453 + 0{,}1415 \times 0{,}345$ ist, der Werth $\frac{c^1}{c} = 0{,}4422$ und

$$p^1 = \frac{2{,}92}{2{,}94} \times 0{,}4422 \times 3{,}462 = 1{,}520 \text{ ₰},$$

$$t^1 = \frac{1{,}59}{1{,}68} \times 0{,}4422 \times 1{,}982 = 0{,}830 \text{ ₰}.$$

Das Gesammtergebniss der Untersuchung, wenn auch die Zahlen der Formeln noch Aenderungen unterliegen können, wird zu folgenden Schlüssen berechtigen.

1. Wie aus der Tafel I zu ersehen, verändern sich bei zunehmender Verkehrsdichtigkeit die Kosten eines Tonnenkilometers in einem raschen, jene des Personenkilometers in einem nur geringen Verhältniss; die Abnahme bei ersterem wird wohl ausschliesslich durch die Wagenladungsgüter herbeigeführt, während die Kosten bei Eil- und Stückgütern nicht viel von jenen des Personenkilometers abweichen, dieselben aber wahrscheinlich überschreiten werden.

Während eine Erweiterung der Bestellungsbezirke für den Güterverkehr die Verkehrsdichtigkeit auf der ganzen Linie, welche den Bezirk bedient, steigert, und hierdurch die Kosten eines Tonnenkilometers herabdrückt, wird der Personenverkehr einer Linie nur durch die auf derselben befindlichen Hauptanziehungspunkte beherrscht, und da zufolge des Reisegesetzes (vergl. Lill „Das Reisegesetz und seine Anwendung auf den Eisenbahnverkehr.“ Wien 1891. Verlag von Spielhagen & Schurich) die Verkehrsdichtigkeit auf der Strecke im entgegengesetzten Verhältnisse zur Entfernung vom Ausgangspunkte steht, so folgt, dass bei übrigens gleichen Steigungsverhältnissen die Kosten eines Personenkilometers in der Nähe der grossen Verkehrspunkte (Hauptstädte usw.) am kleinsten, dagegen am entferntesten Punkte — bezw., wenn das Bahnnetz mehrere Hauptverkehrspunkte besitzt, im kommerziellen Schwerpunkte zwischen diesen am grössten sein werden.

2. Eine weitere Folgerung aus dem Ueberblick der Werthe der Tabelle I ergibt sich schliesslich in dem, dass, wenn für den Fall einer Herabsetzung des Personenfahrgeldes z. B. auf die Hälfte, auf eine doppelt so grosse Frequenz gerechnet werden könnte, welche Höhe aber im Durchschnitte nicht erreicht, und nur bei Hauptverkehrspunkten überschritten wird — die Kosten eines Personenkilometers durchaus nicht in dem Verhältnisse der Fahrpreisermässigung sinken; dass daher, sobald auf einem Bahnnetze der ganze Personenverkehr durch den Einfluss eines Hauptanziehungspunktes nicht in vorwiegendem Maasse beherrscht wird, die absolute Einnahmeziffer sich unbedingt vermindern muss — von dem Fall ganz abgesehen, wo der durchschnittliche Kostenpreis eines Personenkilometers die durchschnittliche Einnahmeziffer bereits überschreitet.

Tafel I. Kosten je eines Personen- und Tonnenkilometers in Pfennig (p_o und t_o).

Bei einer Dichtigkeit auf 1 Betr.-Kilom. von		0	10	20	30	40	50	60	70	80	100	125	150	175	200	250	300	350	400	500	600	800	1000
		Tausend Gütertonnen (einschliesslich Gepäck und Regiegüter).																					
0	Tausend Personen	p_o																					
		t_o	10,99	6,26	4,68	3,86	3,42	3,09	2,89	2,71	2,47	2,29	2,16	2,07	2,00	1,91	1,84	1,80	1,77	1,72	1,69	1,65	1,63
5		6,18	3,88	3,30	3,25	3,21	3,18	3,15	3,13	3,11	3,08	3,05	3,04	3,02	3,01	2,99	2,98	2,97	2,96	2,95	2,94	2,93	2,92
		.	9,60	5,67	4,34	3,70	3,26	2,98	2,79	2,64	2,42	2,25	2,13	2,05	1,99	1,90	1,84	1,79	1,76	1,72	1,69	1,65	1,63
10		4,13	3,36	3,29	3,24	3,20	3,17	3,14	3,12	3,10	3,07	3,05	3,03	3,02	3,00	2,99	2,97	2,97	2,96	2,95	2,94	2,93	2,92
		.	8,28	5,13	4,02	3,47	3,10	2,86	2,69	2,55	2,37	2,21	2,11	2,03	1,97	1,89	1,83	1,79	1,76	1,71	1,69	1,65	1,63
15		3,98	3,34	3,27	3,22	3,18	3,15	3,13	3,11	3,09	3,07	3,04	3,03	3,01	3,00	2,98	2,97	2,96	2,96	2,95	2,94	2,93	2,92
		.	7,09	4,64	3,74	3,28	2,97	2,75	2,61	2,49	2,32	2,18	2,08	2,01	1,95	1,88	1,82	1,78	1,75	1,71	1,69	1,65	1,63
20		3,71	3,32	3,24	3,20	3,17	3,14	3,11	3,10	3,08	3,06	3,04	3,02	3,01	3,00	2,98	2,97	2,96	2,96	2,94	2,94	2,93	2,92
		.	6,06	4,21	3,49	3,10	2,84	2,65	2,53	2,42	2,28	2,15	2,06	1,98	1,93	1,87	1,81	1,78	1,75	1,71	1,69	1,64	1,63
25		3,54	3,28	3,22	3,18	3,15	3,12	3,10	3,09	3,07	3,05	3,03	3,02	3,01	2,99	2,98	2,97	2,96	2,95	2,94	2,94	2,93	2,92
		.	5,19	3,89	3,32	2,96	2,73	2,57	2,46	2,37	2,24	2,12	2,03	1,97	1,92	1,86	1,80	1,77	1,74	1,71	1,68	1,64	1,63
30		3,43	3,24	3,19	3,17	3,14	3,11	3,10	3,07	3,07	3,05	3,03	3,01	3,00	2,99	2,98	2,97	2,96	2,95	2,94	2,94	2,93	2,92
		.	4,53	3,57	3,10	2,80	2,63	2,50	2,40	2,32	2,20	2,10	2,02	1,95	1,91	1,85	1,80	1,76	1,74	1,70	1,68	1,64	1,63
40		3,30	3,21	3,16	3,13	3,11	3,09	3,08	3,06	3,05	3,04	3,02	3,01	3,00	2,99	2,97	2,96	2,96	2,95	2,94	2,94	2,93	2,92
		.	3,61	3,08	2,77	2,61	2,47	2,37	2,29	2,23	2,14	2,05	1,98	1,93	1,89	1,83	1,79	1,75	1,73	1,70	1,68	1,64	1,62
50		3,22	3,16	3,13	3,11	3,09	3,07	3,06	3,05	3,04	3,03	3,01	3,00	2,99	2,98	2,97	2,96	2,96	2,95	2,94	2,93	2,93	2,92
		.	3,08	2,73	2,57	2,45	2,35	2,28	2,21	2,16	2,09	2,01	1,95	1,90	1,87	1,82	1,78	1,74	1,72	1,69	1,67	1,63	1,62
60		3,16	3,13	3,10	3,08	3,07	3,06	3,05	3,04	3,03	3,02	3,00	3,00	2,99	2,98	2,97	2,96	2,95	2,95	2,94	2,93	2,93	2,92
		.	2,71	2,54	2,42	2,33	2,25	2,19	2,14	2,09	2,05	1,97	1,92	1,88	1,85	1,80	1,77	1,73	1,71	1,69	1,67	1,63	1,62
70		3,12	3,10	3,08	3,06	3,05	3,04	3,03	3,03	3,02	3,01	3,00	2,99	2,98	2,97	2,96	2,96	2,95	2,95	2,94	2,93	2,93	2,92
		.	2,51	2,40	2,30	2,23	2,17	2,12	2,08	2,04	2,00	1,94	1,89	1,86	1,83	1,79	1,76	1,73	1,71	1,68	1,66	1,63	1,62
80		3,09	3,07	3,06	3,05	3,04	3,03	3,02	3,02	3,01	3,00	2,99	2,99	2,98	2,97	2,96	2,95	2,95	2,94	2,94	2,93	2,93	2,92
		.	2,36	2,28	2,21	2,15	2,10	2,06	2,03	1,98	1,95	1,91	1,87	1,84	1,82	1,78	1,75	1,72	1,71	1,68	1,66	1,63	1,61
100		3,05	3,04	3,03	3,02	3,02	3,01	3,01	3,00	3,00	2,99	2,98	2,98	2,97	2,96	2,96	2,95	2,95	2,94	2,94	2,93	2,93	2,92
		.	2,16	2,11	2,07	2,02	1,99	1,96	1,95	1,93	1,90	1,86	1,83	1,81	1,79	1,76	1,73	1,71	1,70	1,67	1,65	1,62	1,61
125		3,02	3,01	3,01	3,00	3,00	2,99	2,99	2,99	2,98	2,98	2,97	2,97	2,96	2,96	2,95	2,95	2,94	2,94	2,93	2,93	2,92	2,92
		.	2,02	1,98	1,95	1,93	1,90	1,89	1,88	1,86	1,84	1,81	1,79	1,77	1,76	1,73	1,71	1,70	1,68	1,66	1,64	1,62	1,61
150		3,00	2,99	2,99	2,99	2,98	2,98	2,98	2,98	2,97	2,97	2,97	2,96	2,96	2,95	2,95	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,92	2,92
		.	1,92	1,90	1,88	1,86	1,84	1,83	1,82	1,82	1,80	1,78	1,76	1,75	1,74	1,72	1,70	1,69	1,68	1,65	1,64	1,61	1,60
175		2,98	2,98	2,98	2,97	2,97	2,97	2,97	2,97	2,96	2,96	2,96	2,95	2,95	2,95	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92
		.	1,85	1,83	1,82	1,81	1,80	1,79	1,78	1,78	1,77	1,75	1,73	1,72	1,72	1,70	1,69	1,68	1,67	1,65	1,63	1,61	1,60
200		2,97	2,97	2,97	2,97	2,96	2,96	2,96	2,96	2,96	2,95	2,95	2,95	2,95	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92
		.	1,81	1,80	1,79	1,78	1,78	1,77	1,76	1,76	1,75	1,73	1,72	1,71	1,70	1,69	1,68	1,67	1,66	1,64	1,63	1,61	1,60
250		2,96	2,96	2,95	2,95	2,95	2,95	2,95	2,95	2,95	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92
		.	1,75	1,74	1,74	1,73	1,73	1,72	1,72	1,71	1,71	1,70	1,69	1,69	1,68	1,67	1,66	1,65	1,64	1,63	1,62	1,60	1,60
300		2,95	2,95	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92
		.	1,71	1,70	1,70	1,69	1,69	1,69	1,69	1,68	1,68	1,67	1,67	1,67	1,66	1,65	1,64	1,64	1,63	1,62	1,61	1,60	1,59
350		2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92
		.	1,68	1,68	1,67	1,67	1,67	1,67	1,66	1,66	1,66	1,66	1,65	1,65	1,65	1,64	1,63	1,63	1,62	1,61	1,60	1,59	1,59
400		2,94	2,94	2,94	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92
		.	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66	1,65	1,65	1,65	1,65	1,64	1,64	1,64	1,63	1,63	1,62	1,62	1,61	1,61	1,60	1,59	1,58
450		2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92
		.	1,65	1,65	1,65	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	1,63	1,63	1,63	1,62	1,62	1,61	1,61	1,61	1,60	1,60	1,59	1,58
500		2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91
		.	1,64	1,64	1,64	1,63	1,63	1,63	1,63	1,63	1,63	1,62	1,62	1,62	1,62	1,61	1,61	1,61	1,60	1,60	1,59	1,59	1,58
550		2,93	2,93	2,93	2,93	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91	2,91
		.	1,63	1,63	1,63	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,61	1,61	1,61	1,61	1,60	1,60	1,60	1,59	1,58	1,58
600		2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91	2,91
		.	1,62	1,62	1,62	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,61	1,60	1,60	1,60	1,60	1,59	1,59	1,58	1,58
700		2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91	2,91	2,91	2,91
		.	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,58	1,58	1,57
800		2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91
		.	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,57
900		2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,92	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91
		.	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,59	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,57	1,57
1000		2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91
		.	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,57	1,57	1,57	1,57

Die oberen Zahlen jedes Feldes beziehen sich auf das Personen-, die unteren Zahlen auf das Tonnenkilometer.

Tafel II. Leistungen und Kosten getrennt nach Personen- und Güterverkehr auf Grund der statistischen Nachrichten des Jahres 1888.

Laufende Nummer	Benennung der Bahnen	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
		Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Im Jahre 1888 entfielen auf 1 Betriebskilometer: Verbrauch an Brennstoff	Ausgaben	Leistungen an: Personenkilometer	Leistungen an: Tonnenkilometer	Diesen Leistungen entspricht eine Anzahl Personenkilometer	Danach kosteten ein: Personenkilometer	Danach kosteten ein: Tonnenkilometer	Für die durchschnittliche Steigung von 3,856 ‰ ergeben die bezüglichen Formeln: Brennstoff	Für die durchschnittliche Steigung von 3,856 ‰ ergeben die bezüglichen Formeln: Betriebskosten
		km	t	ℳ				Pfennig		t	ℳ
	A. Deutsche Eisenbahnen.		K =	A =	P =	T =	x =	p =	t =	K_o =	A_o =
	I. Staatsbahnen.										
1	Badische Staatseisenbahnen	1 381	99,87	15 196	256 286	385 579	481 460	3,156	1,769	95,07	14 100
2	Bayerische Staatseisenbahnen	4 572	74,97	10 365	166 552	337 204	359 580	2,882	1,650	74,52	10 567
3	a) Main-Neckarbahn	96	160,28	31 358	834 280	732 475	1 230 520	2,548	1,379	193,79	35 850
	b) Eberstadt-Pfungstadt	2	61,00	10 418	54 860	25 401	75 820	13,740	11,338	15,76	2 354
4	Oldenburgische Staatseisenbahnen	384	34,86	5 529	146 061	163 380	243 360	2,272	1,353	52,79	7 204
5	Sächsische Staatseisenbahnen	2 238	108,71	16 540	317 156	479 784	583 380	2,835	1,573	110,90	17 056
6	Oberhessische Eisenbahn	197	25,27	4 260	77 128	67 575	123 010	3,463	2,351	27,07	3 718
7	Württembergische Staats-E.	1 561	67,49	9 636	196 590	241 123	335 420	2,873	1,654	70,19	9 867
8	a) Elsass-Lothringische E. / b) Wilhelm-Luxemburg-E.	1 501	110,61	16 418	200 104	682 692	579 040	2,835	1,573	110,25	16 931
9	Militär-Eisenbahn	28	28,61	3 406	63 053	46 935	97 490	3,494	2,564	21,06	2 983
10—20	Königlich Preussische Staatseisenbahnen	22 875	111,93	16 991	265 313	642 731	620 900	2,736	1,514	116,47	18 145
	II. Privatbahnen.										
	a) unter Staatsverwaltung.										
21	a) Altenburg-Zeitzer Eisenb.	25	81,12	10 162	129 030	278 879	291 710	3,484	2,032	62,12	8 600
	b) Zittau-Reichenberger E.	27	63,59	16 717	264 804	228 176	394 450	4,238	2,414	80,60	11 577
22	Farge-Vegesacker Eisenbahn	3	28,67	3 978	51 462	30 327	76 380	5,208	4,279	15,90	2 370
23	Ilmebahn	13	—	2 738	31 447	21 825	54 410	5,032	5,295	10,32	1 735
24	Kreis Oldenburger Eisenbahn	23	10,17	2 111	49 945	13 706	62 720	3,366	3,138	12,46	1 975
	b) in eigener Verwaltung.										
25	Braunschweigische Landes-Eisenbahn	69	19,22	2 993	52 629	28 931	76 380	3,919	3,217	15,90	2 370
26	Breslau-Warschauer Eisenb.	55	28,09	3 884	80 425	64 193	123 930	3,134	2,124	27,29	3 748
27	Deutsch-Nordischer Lloyd	126	30,32	3 672	78 237	39 836	106 530	3,447	2,448	23,22	3 240
28	Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	95	38,53	6 531	75 858	228 140	214 070	3,051	1,848	46,86	6 352
29	Eutin-Lübecker Eisenbahn	41	30,02	4 848	137 304	43 462	164 830	2,941	1,863	36,45	4 927
30	Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn	55	51,09	6 063	75 198	116 126	150 210	4,036	2,607	33,24	4 504
31	Hessische Ludwigsbahn	711	89,74	9 804	295 059	284 298	455 010	2,155	1,212	90,77	13 333
32	Ludwigs - Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)	6 bezw. 4	145,53	26 631	1 502 649	27 528	1 517 470	1,755	0,945	224,37	44 190
33	Lübeck-Büchener (und -Hamburger) Eisenbahn	130	81,45	15 332	290 625	327 350	474 320	3,232	1,814	93,91	13 893
34	Marienburg-Mlawkaer Eisenb.	149	57,23	6 057	53 399	372 614	272 370	2,224	1,307	58,43	8 040
35	Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	372	47,55	6 631	167 820	130 092	245 230	2,704	1,609	53,14	7 254
36	Mecklenburgische Südbahn	116	11,71	1 651	30 197	22 854	54 380	3,036	3,213	10,31	1 735
37	a) Ostpreussische Südbahn	243	70,42	8 637	125 243	551 611	436 440	1,979	1,116	87,70	12 795
	b) Fischhausen-Palmnicken	18	12,44	3 146	23 215	11 656	41 290	7,619	11,814	6,88	1 357
38	Pfälzische Eisenbahn	658	96,55	12 898	186 742	541 896	490 240	2,631	1,471	96,47	14 355
39	Saal-Eisenbahn	79	45,28	6 332	133 774	104 332	197 530	3,206	1,959	43,44	5 874
40	Schleswig - Holsteinische Marschbahn	228	36,50	4 108	93 485	71 968	140 670	2,920	1,915	31,10	4 227
41	Weimar-Geraer Eisenbahn	68	60,21	7 949	159 745	197 272	275 530	2,885	1,693	59,04	8 132
42	a) Werra-Eisenbahn	192	49,09	8 196	126 564	144 186	213 960	3,831	2,322	46,84	6 349
	b) Wernshausen - Schmalkalden	7	20,29	5 017	36 904	32 387	66 020	7,599	6,832	13,30	2 071
43	Wismar-Karower Eisenbahn	72	22,49	2 055	25 233	17 780	47 490	4,327	5,418	8,52	1 535
44	Wismar-Rostocker Eisenbahn	59	17,55	2 405	70 666	18 936	85 370	2,817	2,171	18,12	2 630
45	Altdamm-Colberger Eisenb.	122	17,10	2 071	56 134	47 367	91 740	2,257	1,697	19,67	2 814
46	Crefelder Eisenbahn	61	32,00	3 348	144 541	26 728	161 550	2,072	1,319	35,74	4 832
47	Kiel-Flensburger Eisenbahn	79	16,10	2 696	101 325	25 098	118 560	2,274	1,562	26,04	3 589
48	a) Stargard-CüstrinerEisenb.	98	19,62	2 657	49 745	73 928	102 870	2,583	1,856	22,35	3 136
	b) Glasow-Berlinchener E.	18	9,67	1 526	22 623	26 525	52 010	2,934	3,251	9,70	1 666
49	Unter-Elbesche Eisenbahn	107	33,91	3 741	145 743	71 105	189 660	1,972	1,218	41,78	5 646
50	Westholsteinische Eisenbahn	100	17,89	2 597	52 998	50 189	90 900	2,857	2,157	19,47	2 790
	Im Durchschnitte der A.	39 076	98,19	14 625	238 268	521 898	529 300	2,763	1,541	102,63	15 488
	Summen zu B.	24 293	70,37	10 261	115 463	375 535	331 860	3,092	1,782	69,54	9 764

Laufende Nummer	Benennung der Bahnen	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
		Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Im Jahre 1888 entfielen auf 1 Betriebskilometer				Diesen Leistungen entspricht eine Anzahl Personenkilometer	Danach kosteten ein		Für die durchschnittliche Steigung von 3,856 ‰ ergeben die bezüglichen Formeln	
			Verbrauch an Brennstoff	Ausgaben	Leistungen an			Personenkilometer	Tonnenkilometer		
					Personenkilometer	Tonnenkilometer		Pfennig		Brennstoff	Betriebskosten
		km	t	ℳ						t	ℳ
			K =	A =	P =	T =	x =	p =	t =	K_o =	A_o =
	B. Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.										
	I. Oesterreichische Eisenbahnen.										
51	K. K. Oesterreichische Staatsbahnen	5 581	78,74	9 668	122 116	330 143	313 360	3,085	1,787	66,16	9 228
52	a) St.-B. Erbersdorf-Würbenth.	21	19,10	3 552	33 604	38 917	67 930	5,229	4,612	13,78	2 126
	b) „ Kriegsdorf-Römerst.	15	16,60	3 241	25 556	35 386	59 850	5,416	5,247	11,72	1 893
53	a) „ Mürzzuschlag-Neubg.	11	23,27	4 495	47 249	84 784	107 330	4,188	2,968	23,41	3 264
	b) „ Unterdraub.-Wolfsbg.	38	7,90	3 603	24 245	37 925	60 560	5,949	5,695	11,90	1 913
54	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	151,80	36 358	248 399	1 398 398	1 008 640	3,605	1,960	167,99	29 403
55	Böhmische Kommerzialbahnen	203	17,18	2 835	18 337	48 258	63 330	4,477	4,173	12,61	1 993
56	Böhmische Nordbahn	320	52,53	9 840	124 134	220 864	255 440	3,852	2,290	55,15	7 550
57	Böhmische Westbahn	201	72,80	12 359	149 926	451 932	406 160	3,043	1,725	82,61	11 917
58	Buschtêhrader Eisenbahn	420	83,97	11 100	113 462	550 639	424 670	2,614	1,477	85,74	12 453
59	Galizische Carl Ludwigbahn	855	48,92	12 736	204 910	413 437	438 090	2,907	1,640	87,98	12 843
60	Graz-Köflacher Eisenbahn	93	53,87	10 031	86 010	324 279	276 380	3,629	2,131	59,20	8 156
61	Kaiser Ferdinands-Nordbahn a) Hauptbahnen	960	154,51	24 294	245 064	1 238 037	919 940	2,641	1,439	157,03	26 827
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn b) Lokalbahnen	87	30,22	1 430	28 335	29 259	57 560	2,484	2,480	11,14	1 826
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn c) Kremsierer E.	18	26,06	4 566	34 266	23 051	57 440	7,949	7,990	11,10	1 823
	d) Ostrau-Friedlander Eisenb.	33	—	8 714	90 836	113 868	163 120	5,342	3,391	36,08	4 878
62	a) Lemb.-Czernow.-Jassy E.	357	44,89	12 420	107 114	182 159	216 760	5,730	3,449	47,41	6 422
	b) Czernowitz-Suczawaer E.										
	c) Bukowinaer Lokalbahnen										
	α) Czernowitz-Nowosielitza	31	—	2 348	12 439	44 410	57 160	4,108	4,136	11,03	1 815
	β) Hatna-Kimpolung	45	—	2 717	20 222	28 247	51 730	5,252	5,848	9,63	1 658
	γ) Hliboka-Berhometh	72	—	1 580	6 832	41 748	52 570	3,005	3,293	9,86	1 684
	δ) Berhometh-Mezebrody	9	—	2 065	273	31 130	43 770	4,718	6,602	7,54	1 428
	d) Lemberg-Belzec (Tomaszow)	110	11,59	2 241	24 425	23 866	51 290	4,369	4,918	9,51	1 645
	e) Kolomeaer Lokalbahn	33	23,21	3 423	20 349	30 711	53 420	6,408	6,901	10,07	1 706
63	Leoben-Vordernberger Eisenb.	15	44,13	8 378	60 085	178 723	172 340	4,861	3,053	38,08	5 144
64	Mährisch-Schlesische Centralb.	154	56,18	5 724	87 765	151 184	181 820	3,148	1,959	40,12	5 419
65	Oesterreichische Nordwestbahn										
	a) garantirte Linien	627	81,17	12 404	155 790	353 732	358 270	3,462	1,982	74,28	10 529
	b) Ergänzungsnetz	308	98,94	14 656	122 541	594 525	456 950	3,208	1,804	91,09	13 389
66	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	285	73,04	11 197	103 641	254 437	254 350	4,402	2,608	54,93	7 518
67	Wien-Aspang	89	51,54	6 811	137 478	101 586	199 700	3,411	2,089	43,89	5 986
68	Wien-Pottendorf-Wr. Neust. E.	64	58,88	9 018	67 792	415 849	308 990	2,918	1,693	65,35	9 101
	II. Gemeinsame Eisenbahnen.										
69	I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn	267	47,53	10 713	54 602	127 097	138 290	7,747	5,101	30,57	4 160
70	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	426	72,07	10 537	87 922	514 402	380 960	2,766	1,576	78,27	11 187
71	Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft										
	a) Oesterreichische Linien	1 137	93,75	13 522	170 167	497 495	450 260	3,003	1,691	89,99	13 196
	b) Ungarische Linien	1 463	57,92	8 715	114 346	331 329	306 680	2,842	1,650	64,92	9 034
72	a) K. K. priv. Südbahn	2 178	102,59	23 730	189 639	604 958	527 080	4,502	2,511	102,29	15 423
	b) Liesing-Kaltenleutgeben	7	90,09	10 108	231 208	11 801	238 250	4,243	2,533	51,75	7 052
	c) Spielfeld-Radkersburg	31	15,50	3 035	44 983	24 090	66 520	4,562	4,079	13,42	2 085
73	Ungarische Westbahn	378	28,39	8 378	73 362	126 197	154 390	5,426	3,484	34,16	4 625
	III. Ungarische Eisenbahnen.										
74	Kgl. Ungarische Staatsbahnen	5 158	59,22	8 275	70 605	315 692	257 340	3,216	1,902	55,52	7 605
75	Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	25,44	6 288	64 231	100 146	131 070	4,797	3,202	28,88	3 946
76	Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn	291	13,87	2 907	37 661	66 498	88 450	3,287	2,510	18,87	2 719
77	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	124	18,80	2 230	20 467	52 225	66 970	3,330	2,965	13,54	2 098
78	Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn	288	33,45	4 526	38 121	190 426	159 540	2,837	1,809	35,30	4 774
79	Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	68	31,64	7 543	88 839	159 275	187 960	4,013	2,497	41,42	5 597
80	Gölnitzthalbahn	8	—	5 180	5 412	96 943	82 090	6,310	4,991	17,31	2 535
81	Güns-Steinamanger	17	17,60	2 844	36 985	18 468	55 970	5,081	5,224	10,73	1 780
82	Mohacs-Fünfkirchener Eisenb.	68	51,27	9 735	77 432	229 570	254 810	3,820	2,262	55,02	7 532
83	Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek	71	12,48	2 766	60 215	47 525	95 370	2,900	2,146	20,55	2 919
84	Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn	118	42,72	5 788	47 620	168 451	155 600	3,720	2,384	34,43	4 660
85	a) Ungarische Nordostbahn	820	32,52	6 016	43 820	118 415	124 110	4,847	3,287	27,33	3 750
	b) Szatmár-Nagybánya	60	8,75	2 341	21 687	24 073	49 770	4,704	5,487	9,12	1 601
86	Militärbahn Banjaluka-Doberlin	102	11,96	2 527	18 349	18 846	44 910	5,627	7,928	7,84	1 461

Nr. 6. Jahrgang 1892. Berlin, am 26. März 1892.

Anzeiger

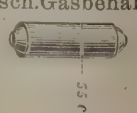
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	Æ	1	1	—	Viehgitter	—	1	Wanne	Rechtsrh. Köln	
2	B u. L	1811 A B C	3	Rollen	Leinen	— 216	2	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
3	C A B	3207	1	Fass	leer	— 22	3	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
4	D	—	1	Kasten	Herdringe	— 7	4	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
5	D G F	75	1	—	Bällchen?	— 73	5	Montigny s. S.	Grand Central Belge	
6	E C	1/6	6	Pack	12 Stühle	— 66	6	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
7	E K	3992	1	Kiste	leer	— 29	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
8	F	9	1	—	eis. Ständer	— 24,5	8	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
9	F H	1010	1	Kiste	?	— 30	9	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
10	F S	32	1	Petrol.-Fass	—	— —	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
11	G B	3930	1	Bund	Eisenstäbe	— 55	11	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
12	G S	ohne	1	Kiste	frische Fische	— 106	12	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
13	H	—	1	—	eis. Kochheerd ohne Platten	23	13	Glauchau	Sächsische Stsb.	
14	H F	1695	1	Fass	leer	— 15	14	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
15	L K	III	1	Kollo	Eisenblech	— 6	15	Duisburg	„	
16	L M	38/9	2	Kisten	?	— 77	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez.: Schwerin.
17	M	3/4	2	„	Pflaumen	— 57	17	Kiel	„	beschr. Hamburg.
18	M J	3	1	Kiste	?	— 43	18	Berlin H.	„	
19	M W	749	1	Fass	ansch. Wagenfett	— 69	19	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
20	N	—	1	—	Kohlenbecken	— —	20	Wanne	Rechtsrh. Köln	
21	O	24422 153 L 363 G 5	1	—	eis. Platte	— 23,5	21	Wesel	„	
22	R	53	1	Sack	Abfallsaat	— 53	22	Harburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	R	260	1	„	Abfallsaat	— 91	23	„	„	b. Schuppenrevision.
24	S	1	1	—	Wagenplan	— —	24	Kl. Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
25	S	1	1	Korb	l. Weinflaschen	— 40	25	Wesel	Rechtsrh. Köln	
26	S G F	1/92	2	—	unverp. Eisenstücke (ansch. Wagenfedern)	—	26	Gelsenkirchen	„	
27	V K	I	1	—	Pflugschaar	— 2	27	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
28	W	114	1	Pack	Piassawabesen	— 6	28	Hamm	Rechtsrh. Köln	
B. Güter m. Adr. bez.:										
29	Carl Bang	—	1	Fischkiste	leer	— ?	29	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Kopenhagen.
30	Berlin	43013 43187	2	—	Vorsatzbretter	— ?	30	Hamburg B.	„	
31	B Dresden	1	1	Ballen	Lumpen	— 100	31	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
32	Niels Hansen	—	3	Fischkisten	leer	— ?	32	Kiel	K. E.-D. Altona	1 beschr.: Kopenhagen, 2 beschr.: Kierte-münde.
33	L. Kalkmann	1	1	Fass	leer	— 18	33	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
34	Schloss Laufenburg	3	1	Milchkanne	—	— 4, 5	34	Laufenburg	Badische Stsb.	15 l Gehalt.

Lfde. Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	Löwenbrauerei	6812	1	Geb.	leer —	32	35	Kiel	K. E.-D. Altona	
36	Cementwerk Neunkirchen	—	1	Sack	Säcke —	5	36	Heidelberg	Main-Neckarb.	
37	Uerbain	—	1	Pack	Eisen —	5	37	La Roche	Grand Central Belge	
38	Franz Witte & Co.	—	2	Fischkisten	leer —	?	38	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr. Gothenburg
					C. Güter m. Numm. bez.:					
39	I weiss	—	1	—	eis. Schraubenbolzen	4	39	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
40	—	43	1	Kolli	Holzschuhe —	0,5	40	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
41	—	70	1	—	eis. Ausguss —	25	41	Riesa	Sächsische Stsb.	
42	—	135	1	Fass	leer —	59	42	Hasselt	Grand Central Belge	
43	—	1744	1	Pappschachtel	Photographie-Glasplatten, zum Theil zerbrochen	1	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	
44	—	8041 (auf Blech)	1	Pack	Kuhhaut —	23	44	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
45	—	62452	1	Korb	2 leere Blechflaschen	7	45	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
46	— roth	—	7	Stangen	Flacheisen —	38,75	46	Coswig i. A.	K. E.-D. Erfurt	
47		414	1	Kiste	? —	—	47	Anvers Süd	Grand Central Belge	
48		—	1	Fischkiste	leer —	?	48	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr. Nyborg.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
49	—	—	1	Bund	Alpengras —	25	49	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
50	—	—	2	—	Blecheimer —	2	50	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
51	—	—	1	Blechbüchse	leer —	—	51	Wanne	Rechtsrh. Köln	
52	—	—	1	Blechkanne	Blut —	1,5	52	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
53	—	—	1	Pack	4 Bolzen m. Muttern	4	53	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
54	—	—	1	—	gusseis. Bremsenklotz	15	54	Louvain	Grand Central Belge	
55	—	—	2	Stück	Bretter à 6 u. 8 m lang, 22 cm breit	60	55	Tauer	K. E.-D. Bromberg	
56	—	—	1	—	eis. Dreher —	4	56	Kiel	K. E.-D. Altona	
57	—	—	4	Stäbe	Eisen —	82	57	Kehl	Bayerische Stsb.	75 cm lang.
58	—	—	2	Bund	□ Eisen —	?	58	Lenzen	K. E.-D. Altona	
59	—	—	1	Blechbüchse	Fett —	14	59	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
60	—	—	1	Stange	Flacheisen, 5,5 m lang, 5,5 cm breit, 7 mm stark	18	60	Herford	K. E.-D. Hannover	2/3. auf d. Strecke gef.
61	—	—	1	Stück	Flanell, blau —	2	61	Altona	K. E.-D. Altona	
62	—	—	2	—	Gasätherlampen —	0,5	62	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
63	—	—	1	Stück	Gewicht —	1	63	Königsberg i/Pr.	„	
64	—	—	1	Fass	Kraut —	169	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
65	—	—	3	lose	Krauthacken —	1,5	65	Bremen	„	
66	—	—	1	—	Maschinentheil —	12	66	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
67	—	—	1	Pack	Ofenverzierungen —	5,5	67	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
68	—	—	1	—	Privatdecke —	21,5	68	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
69	—	—	1	—	Privatkette, 2,5 m lg.	—	69	Derschlag	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	2	Stück	Privatschlösser —	1	70	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
71	—	—	2	—	Rübenforken —	4,5	71	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
72	—	—	1	Pack	alte Säcke —	7	72	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
73	—	—	1	„	Vorhangstangen — (ansch. Gasbehälter)	0,5	73	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
74	—	—	1	eis. Walze		—	74	Tzschecheln	K. E.-D. Erfurt	von 11 mm starkem Eisenblech.
75	—	—	1	—	Waschbrett —	1	75	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
76	—	—	1	—	kl. Zahnrad —	19	76	Dahlhausen an der Ruhr	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.										
1	A R	2	1	Ballen	Filzhadern	45	1	Iglau	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 4/2.
2	B K	941	1	Sack	unbekannt —	50	2	Reichenberg	„	„ 22/2.
3	B S S	—	2	Stück	Cottone —	62	3	Hohenelbe	„	„ 10/2.
4	C V	102	1	Kiste	Eier —	105	4	Tetschen	„	„ 27/2.
5	F R	493	1	„	unbekannt —	174	5	Trs. Jedlersee	„	„ 22/2.
6	H A	6221	1	Fass	leer —	13	6	Wien	„	„ 8/2.
7	M B F	3831	1	„	leer —	34	7	„	„	„ 7/2.
8	M G S	774	1	Ballen	unbekannt —	29	8	Nimburg	„	„ 25/2.
9	S	5°6	1	Fass	unbekannt —	340	9	Tetschen	„	„ 25/2.
10	W	—	1	Ballen	leere Säcke —	18	10	Mähr. Budwitz	„	„ 20/2.
11	W T	2083	1	Kiste	unbekannt —	46	11	„	„	„ 20/2.
12	Chrudim	—	1	½ hl-Fass	leer —	22	12	Smiritz	„	„ 22/2.
13	Mähr. Budwitz	878	1	Kanne	leer —	7	13	Hetzmannsdorf	„	„ 23/2.
14	Eisenwerk Dobriso	323 339	3	Bund	Gussgeschirr —	49	14	Reichenau i. B.	„	„ 22/2.
15	Ober-Sinken-brunn	G	1	Kanne	leer —	5	15	Hetzmannsdorf	„	„ 20/2.
16	—	1633	1	Ballen	Jutespulen —	25	16	Trs. Jedlersee	„	„ 29/2.
17	1053	19/17	1	Stück	Cotton —	12,5	17	Nimburg	„	„ 21/2.
18	—	2815	1	Fass	leer —	30	18	Wisocan	„	„ 21/2.
19	—	—	10	Fässer	leer —	320	19	Königgrätz	„	„ 15/2.
20	—	—	1	Bund	Hanf —	10	20	Iglau	„	„ 22/2.
21	—	—	2	Säcke	Kleber —	103	21	Wien	„	„ 8/2.
22	—	—	1	Pack	2 Stck. Pferdehäute —	40	22	Znaim	„	„ 26/2.
23	—	—	1	Stück	Rouleaux —	4	23	Prag	„	„ 25/2.
24	—	—	2	Stangen	Winkeleisen —	14	24	Chrast	„	„ 25/2.
25	—	—	1	Kollo	Zweirad —	22	25	Mähr. Budwitz	„	„ 19/2.
Nachtrag.										
1	C G R	8156	1	Sack	Schuhnestel —	31,5	1	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	mit weisser Farbe Aichstetten beschrieben.
2	L	—	1	Bund	Herdringe —	15	2	Heilbronn	„	
3	L	—	1	unverp.	gusseis. Rädchen —	29	3	Leutkirch	„	
4	R	—	1	Erdölfass	leer —	34	4	Oberndorf a. S.	„	
5	V G & P S	1111	1	Sack	Hopfen —	11	5	Stuttgart	„	
6	—	41/42	2	unverp.	Herddeckel —	3	6	Ulm	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Steinkohlen- etc. Verkehr mit Belgien. An Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiete und von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach Belgischen Stationen.

Hefte I und III vom 1. Januar 1889,
Heft II vom 1. April 1888,
Heft IV vom 1. Oktober 1888,

ferner des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briketts in Wagenladungen von 10000 kg von Belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechts- und linksrhein) vom 1. Februar 1890 treten mit Gültigkeit vom 1. April 1892 neue Tarifhefte mit zum Theil ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Die in den vorbezeichneten Heften III und IV enthaltenen, in die neuen Tarife nicht aufgenommenen Frachtsätze für den Verkehr von Stationen des Ruhrgebiets und Station Homberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach den Stationen Ans, Herstal, Liers, Milmort und Rocour der Lüttich-Limburger Eisenbahn verbleiben indessen bis zur Inkraftsetzung neuer Ausnahmefrachtsätze für diese Stationsverbindungen im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr noch in Gültigkeit

Exemplare der neuen Ausnahmetarife können bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,60 bis 2 „ abgegeben werden.

Köln, den 21. März 1892. (570)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife in Kraft. Derselbe enthält ausser einer Ergänzung der Bestimmungen und ausser Aenderungen im Verzeichnisse der Schleppbahngebühren neue Frachtsätze für einige Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Hannover und Druckfehlerberichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 22. März 1892. (571)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt je ein Nachtrag I zum Tarif und zum Tarifanhang vom 1. August 1891 in Kraft.

Beide Nachträge enthalten Aenderungen der Bestimmungen und des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren, der Nachtrag I zum Tarif enthält ausserdem neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Zieditz und Bautzen und Görlitz und Druckfehler-Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 22. März 1892. (572)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. April d. J. kommen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b (für gebrannte Steine) im Verkehr zwischen Marienberg und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 21. März 1892. (573)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Ober-Hagen wird am 1. April d. J. als Versandstation in den für den Lokalverkehr des Eisenbahn-

Direktionsbezirks Elberfeld und für den Rheinischen Nachbarverkehr bestehenden Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen.

Elberfeld, den 22. März 1892. (574)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit vom 1. April 18 2 ab kommt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

München, den 19. März 1892. (575)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr von Suczawa, Brody oder Podwoloczyska über Bremen, Hamburg oder Stettin nach Newyork. Am 1. Mai 1892 gelangt der I. Nachtrag zu dem vom 1. November 1891 gültigen Tarife für den obgenannten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einführung von Fahrscheinheften III. Klasse für Personenzüge auf den Strecken ab Oswiecim nach Bremen, Hamburg oder Stettin für den Verkehr nach Newyork mit Anspruch auf 25 kg bezw. 12 kg Freigepäck.

Derselbe ist durch die betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. Oe. W. bezw. 20 ₰ zu beziehen.

Wien, am 21. März 1892. (576)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Generalversammlungen.

K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 34. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 26. April 1892 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaal der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichts für das Jahr 1891.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1891.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1891 erzielten Reingewinns.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1892.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon 2 Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
in Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 18. April d. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Paar mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten zurückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 22. März 1892. (577)
Der Verwaltungsrath.

*) **§ 35.** An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitz der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrath in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlauf befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

5. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Bezug auf unser öffentliches Ausschreiben vom 7. d. Mts., betreffend Lieferung von

1. 10 Personenwagen III. Klasse,
2. 6 Gepäckwagen,

machen wir weiter bekannt, dass der Termin zur Einsendung der Angebote und Eröffnung derselben auf

Montag, den 4. April 1892,
Vorm. 10 Uhr,

verlegt worden ist.

Darmstadt, den 11. März 1892. (578)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Werkstatts-Aufseher.

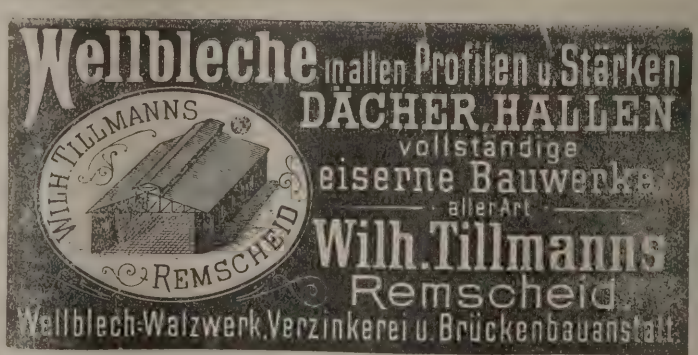
In hiesiger Hauptwerkstatt ist die Stelle eines **Werkstatts-Aufsehers** zu besetzen. Anfangsgehalt 1300 *M.* Pensionsberechtigung. Bewerber, welche als Maschinenbauer oder Schlosser gelernt, bereits Aufsichtsdienste in einer Eisenbahnwerkstatt geleistet haben und den neuesten Vorschriften für die Prüfung von Werkführern in Werkstätten Königl. Preussischer Staatsbahnen entsprechen können, wollen ihren Lebenslauf unter Beifügung von Zeugnissabschriften bis zum 31. d. Mts. beim Unterzeichneten einreichen.

Lübeck, den 15. März 1892.
Der **Maschineninspector**
der **Lübeck-Büchener Eisenbahn.**
Queisser.

Tender-Locomotive.

Eine gebrauchte, aber wohlerhaltene und noch betriebsfähige normalspurige **Tender-Locomotive** wird zu kaufen gesucht. Gefällige Offerten mit Angabe der Cylinder-Dimensionen, der concessionirten Kesselspannung, der Heizfläche und des Adhäsionsgewichtes unter W. W. 3513 an H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8 erbeten.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

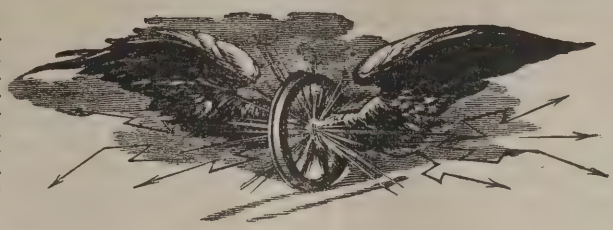


Dieser Nummer liegt ein Prospekt von C. Brunzlow, Specialität: Geschäfts-Einrichtungen aller Branchen (Berlin NO.) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstr.

Nr. 26. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. März 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. März 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht. (Fortsetzung.)
Die Tarifermässigung in Frankreich. (Schluss.)
Vereins-Mittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Die neuen strategischen Bahnbauten.
Aus dem Preussischen Herrenhause.
Aus dem Bayerischen Landtage.
Preussische Staatseisenbahnen:
Der Etat der Staatseisenbahnverwaltung für 1892/93.
Anderweite Abgrenzung von Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirken.
Verspätungen im Januar d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Niederwaldbahn.
Ostpreussische Südbahn.
Bahnbau Schöningen-Oschersleben.
Travemünde-Niendorf a.d.Ostsee.
Berliner Stadt- und Ringbahn und Berliner Vorortverkehr.
Breslauer Strassenbahn.
Hallesche Strassenbahn.
Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.
Dortmund-Emskanal.
Verbesserung der Kanäle in Elsass-Lothringen.
Aus Russland:
Rjäsan-Koslow: Ausdehnung des Unternehmens.
Russische Südwestbahn: Ankauf der Zweigbahn nach Luzk.
Fahrvergünstigung f. Studirende der militärisch-medizinischen Akademie.
Verschiedenes:
Ramazan-Ausflug nach Konstantinopel.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Betriebsüberlassungen.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 21.)

XI. Zoll-, Steuer- und Polizeisachen.

Es gibt bekanntlich Leute genug, welchen der Zoll als die Quelle alles wirthschaftlichen Heils erscheint. Wir wollen mit ihnen nicht rechten, sondern nur die Thatsache feststellen, dass die Ein-, Aus- und Durchfuhrabgaben sowohl an sich, als durch die mit ihrer Erhebung verbundenen Umstände zu den schwersten Hemmnissen des freundnachbarschaftlichen Verkehrs unter den Völkern gehören. Im Eisenbahnwesen, welches diesen Verkehr in grossem Maassstabe vermittelt, spielen deshalb die Grenzzölle — denn die Binnenzölle sind glücklicherweise längst gefallen — eine bedeutsame, wenn auch nicht eben förderliche Rolle.

Wir haben an anderem Orte — vergl. die Leitartikel der Nr. 2, 11 und 16 d. Ztg. — gezeigt, einen wie wohlthätigen Einfluss die neuen Handels- und Zollverträge auch auf das Eisenbahnwesen namentlich dadurch ausüben, dass sie, neben mannigfachen Erleichterungen in Handhabung der Zollformalitäten, die mit übermässig hohen und mehr oder weniger willkürlich wechselnden Zöllen für den Verkehr unvermeidlich verbundenen Nachtheile beseitigen oder doch mildern. Es ergab sich dabei auch der innige Zusammenhang jener Verträge mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Heute möchten wir den freundlichen Leser bitten, mit uns Umschau zu halten, in welcher Weise sich jenes Uebereinkommen selbst mit den seinen Gegenstand so nahe berührenden Zollfragen, sowie mit den verwandten Steuer- und Polizeiangelegenheiten abgefunden hat.

Da — abgesehen von der Zugehörigkeit Luxemburgs zum Deutschen Zollverein — zwischen sämmtlichen am internationalen Uebereinkommen betheiligten Staaten Zollgrenzen bestehen, so unterliegt das auf direkten internationalen Frachtbrief zu befördernde Gut regelmässig der Zollbehandlung. Für den internationalen Eisenbahn-Frachtvertrag handelt es sich dabei um die Fragen: wer hat die bestehenden Zollvorschriften zu erfüllen? und wie gestaltet sich das Verhältniss

zwischen der Zollverwaltung, der Eisenbahn und dem Publikum?

Die Zollverwaltung hat thatsächlich zunächst nicht mit dem Absender oder dem Empfänger, sondern mit der Eisenbahn zu schaffen, welche das Gut an die Grenze und über die Grenze befördert. Die Zollverwaltung verlangt vor allem, dass der für das Ausland bestimmten Sendung die vorgeschriebenen Zollbegleitpapiere, als Deklarationen und dergl. beigegeben seien. Sie hält sich mit ihren desfallsigen Ansprüchen an die Eisenbahn als Inhaber des Guts. In dieser Eigenschaft treffen die Eisenbahn — dem Zoll gegenüber — alle Nachtheile, welche mit irgend welchen Verstössen gegen die Zollvorschriften verbunden sind, insbesondere auch die Strafen wegen falscher Deklaration. So namentlich nach dem Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869. Aehnliche Bestimmungen finden sich auch in den Zollgesetzen der übrigen Vertragsstaaten.

Wenn aber die Eisenbahn der Zollverwaltung gegenüber als prinzipale Verpflichtete erscheint, so erwachsen ihr diese Obliegenheiten doch nur aus der nothwendigen Vertretung des Transportgebers während der Beförderung des Gutes. Die Eisenbahn kann demgemäss vom Absender verlangen, dass er sie in den Stand setze, diese Verpflichtungen zu erfüllen, dass er insbesondere zunächst für Beibringung der Zollpapiere sorge und für deren Richtigkeit und Vollständigkeit einstehe. In diesem Sinne und in wesentlicher Uebereinstimmung mit den bei uns und in den meisten übrigen Vertragsstaaten geltenden Vorschriften — vergl. namentlich § 51 Abs. 1 des Betriebsreglements und § 59 Abs. 1 des neuen Entwurfs — bestimmt Art. 10 des internationalen Uebereinkommens in seinen beiden ersten Absätzen: „Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll- . . . Vorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.“ Nach Art. 6 lit. h des Uebereinkommens hat der Frachtbrief ein genaues Verzeichniss dieser Papiere zu enthalten.

Wie steht es aber mit der Zollbehandlung des Gutes selbst? Diese ist bekanntlich nach unserem zur Zeit bestehenden Betriebsreglement — § 51 Abs. 2 und 3 — und verschiedenen anderen ihm nachgebildeten Reglements Sache des Absenders. Derselbe kann hiernach zwar im Frachtbriefe beantragen, die Eisenbahn möge die Verzollung des Gutes besorgen und die dafür entfallenden Gebühren auslegen. Die Eisenbahn braucht aber darauf nicht einzugehen, ist vielmehr befugt, dieses Geschäft auf Gefahr und Kosten des Absenders einem Spediteur zu übertragen, wenn nicht etwa im Frachtbrief eine Mittelsperson für die Zollbehandlung benannt ist. — Von den gleichen Grundsätzen war der Entwurf der I. Berner Konferenz ausgegangen. Auf den beiden folgenden Konferenzen wurden dagegen die nachstehenden Bestimmungen angenommen, welche auch in das Uebereinkommen — Art. 10 Abs. 3 und 4 — übergegangen sind: „Die Zoll- . . . Vorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.[1]) Der Verfügungsberechtigte[2]) kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Guts zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.“

Hiernach ist es also fortan die Pflicht und das ausschliessliche Recht der Eisenbahn, die Zollbehandlung des Gutes zu besorgen, so lange sich dieses unterwegs befindet. Es bedarf hierzu nicht erst des Antrages des Absenders; ein entgegenstehender Antrag aber wäre unzulässig und wirkungslos. Allerdings geht dies nicht so weit, dass es dem Absender untersagt wäre, sein Interesse bei der Zollbehandlung — sei es in eigener Person, sei es durch einen Bevollmächtigten, eine sogen. Mittelsperson (intermédiaire) — zu wahren. Es dürfte nach den Intentionen des Uebereinkommens nichts im Wege stehen, dass auch die Berichtigung der Zollgelder, sofern der Absender es wünscht, durch diesen oder seinen Bevollmächtigten erfolgt. Die eigentliche Zollbehandlung aber ist Sache der Eisenbahn. Man hielt es, um dieser die aus der Natur des direkten Transports fliessende ununterbrochene Haftung für das Gut auch während der Zollbehandlung zumuthen zu können, für eine unabweisliche Forderung der Billigkeit, dass dem Absender während dieses Geschäfts irgend welche Einwirkung auf das Gut selbst nicht zustehe. Es kam bei Vereinbarung der neuen Vorschrift, welche indess gegen die Stimmen Deutschlands und der Schweiz angenommen worden ist, ferner zur Erwägung, dass thatsächlich fast an allen Grenzübergängen Büreaus der Bahnen für die Zollbehandlung bestehen und dass deren Organe sich ebenso gut als eine vom Absender bezeichnete Mittelsperson dazu eignen, auch geringere Kosten als diese verursachen. Bei der Ausführung der neuen Bestimmung wird selbstverständlich darauf zu achten sein, dass sie im Sinne dieser Erwägungen, also namentlich ohne jede Mehrbelastung oder sonstige Benachtheiligung der Transportgeber vollzogen wird. Bekanntlich sind derartige Unzuträglichkeiten von gewissen Interessenten, namentlich den Deutschen und den Oesterreichischen Spediteuren an der Russischen Grenze behauptet worden. Indess wird erst die Erfahrung zeigen müssen, ob das neue Institut, welches von anderer Seite — namentlich im Kommissionsberichte des Französischen Senats — als eine Wohlthat für das Publikum betrachtet wird, sich bewährt, oder ob das bisherige Verfahren, welches zur Zeit auch in Frankreich besteht und allerdings hauptsächlich die Entlastung der Bahnen von der betreffenden Mühe und Verantwortlichkeit bezweckt, vorzuziehen ist.

Alles dies gilt, wie erwähnt, nur für das auf dem Transport befindliche Gut. „Bei Ankunft des Guts am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die Zollbehandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbrief etwas anderes festgesetzt ist“. Art. 10 letzter Absatz.

Was in Obigem von Erfüllung der Zoll-Vorschriften bemerkt ist, findet — theils der ausdrücklichen Bestimmung, theils der zweifellosen Absicht des Art. 10 des internationalen Uebereinkommens zufolge — auch auf die Beobachtung der Steuer- und Polizei-Vorschriften Anwendung. Bezüglich der Erlassung derartiger Vorschriften, welche im allgemeinen

---

[1]) Diese Verpflichtungen gehen, wie diejenigen des Spediteurs — vgl. § 59 des neuen Entwurfs eines Betriebsreglements, welcher im Uebrigen dem Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens nachgebildet ist — im Wesentlichen dahin, als ordentlicher Kaufmann das Interesse des Auftraggebers zu wahren.

Selbstverständlich hat die Eisenbahn dabei auch die Rechte eines Kommissionärs, insbesondere dasjenige, Vergütung ihrer Mühewaltung und Auslagen zu verlangen.

[2]) Der im Anschluss an den Französischen Sprachgebrauch angewendete Ausdruck „der Verfügungsberechtigte“ (l'ayant droit à la marchandise) ist sonst vorzugsweise da gewählt, wo je nach Umständen der Absender oder der Empfänger in Betracht kommen kann. Hier kann darunter nur der Absender verstanden sein, weil dem Empfänger als solchem vor Ankunft des Guts gemäss Art. 15 und 16 des Uebereinkommens eine Verfügung nicht zusteht. Auch wollte dem Absender in diesem Falle, sofern er sich nur als solcher zu legitimiren vermag, die im Art. 15 Abs. 2 vorgesehene Vorzeigung des Frachtbriefduplikats wohl nicht zugemuthet werden, weil hier eine Kollision mit dem eventuellen Rechte des Empfängers nicht zu befürchten ist.

Staatsinteresse gegeben werden, haben sich die hohen vertragschliessenden Theile für ihre Gebiete keinerlei Beschränkungen auferlegt. Derartige Bestimmungen, welchen sich auch die im Interesse der Statistik[3]) erlassenen anreihen, müssen selbstverständlich bei jeder Sendung, sobald sie das Geltungsgebiet einer derartigen Verordnung berührt, eingehalten werden. Sofern durch solche vom einzelnen Staat aus Gründen des gemeinen Wohls oder der öffentlichen Ordnung angeordneten Maassregeln der Transport verboten ist, hört für das dadurch betroffene Gut die internationale Beförderung zwischen dem betreffenden Lande und den übrigen Vertragsstaaten von selbst auf. Vergl. Art. 2 Zif. 1 und 3 des Uebereinkommens und unseren Artikel „Das Frachtgut", insbesondere Anm. 3, in Nr. 100 S. 958 Jahrg. 1891 d. Ztg. Ist dadurch der Transport nur vorübergehend gehemmt, so muss einem derartigen Hinderniss, namentlich auch bei Berechnung der Lieferzeiten und der Abnahmefristen (vergl. den Artikel „Lieferzeiten etc." in Nr. 21 d. Ztg.), gebührende Rechnung getragen werden.

Was aber den Zoll betrifft, so spielt er noch in anderen Richtungen im internationalen Verkehr eine bedeutsame Rolle.

Wenn für die Ausführung des Transports verschiedene Beförderungswege in Frage kommen, so ist vor Allem von Wichtigkeit zu wissen, auf welchen Grenzstationen die Zollabfertigung stattfinden soll. Nach Art. 6 lit. 1 kann deshalb der Absender den einzuhaltenden Transportweg unter Bezeichnung dieser Stationen im Frachtbrief angeben. An eine derartige Vorschrift ist die Eisenbahn bezüglich der bezeichneten Zollstationen unbedingt gebunden. Im Uebrigen kann sie zur Beförderung der Sendung auch einen anderen als den vom Absender vorgeschriebenen Weg benutzen, sofern nur dadurch weder die Fracht erhöht, noch die Lieferzeit verlängert wird.

Endlich ist, wie bereits an anderer Stelle erwähnt[4]), die Zollbehandlung auf den Grenzstationen für die Anwendbarkeit des Uebereinkommens selbst von hoher Bedeutung. Während nämlich das Uebereinkommen nach Art. 1 auf jeden direkten Gütertransport Anwendung findet, welcher sich zwischen den vertragschliessenden Staaten über die in die Liste aufgenommenen Bahnen bewegt, ist in Zif. I Abs. 1 des Schlussprotokolls eine Ausnahme von diesem Grundsatz unter gewissen Umständen vorgesehen für solche Sendungen, welche die Grenze nur bis zum Bahnhofe des Nachbarstaates, auf welchem die Zollbehandlung stattfindet, oder in umgekehrter Richtung, überschreiten. In diesen Fällen hängt es von der Bestimmung des Absenders ab, ob auf eine solche Sendung das internationale Recht des Uebereinkommens angewendet werden soll oder nicht. Wünscht er das Erstere, so hat er sich eines internationalen, anderenfalls eines internen Frachtbriefes zu bedienen. Diese Einrichtung ist getroffen, um trotz der unvermeidlichen kleinen Grenzüberschreitung den gebrochenen Verkehr von Grenze zu Grenze zu ermöglichen, da dieser je nach den Bestimmungen der Tarife unter Umständen für das Publikum vortheilhafter sein kann, als der internationale. Die erwähnte Bestimmung mag von diesem Gesichtspunkte aus zweckmässig, ja nothwendig erscheinen. Unverkennbar aber ist dadurch der Zollverwaltung, von deren Entscheidung es im Wesentlichen abhängt, auf welchem Grenzbahnhofe die Zollbehandlung stattzufinden hat, ein weitgehender Einfluss auf die Grundlagen der Anwendbarkeit des internationalen Uebereinkommens gewährt.

G . . . . . r.

[3]) Vergl. das Reichsgesetz, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs, vom 20. Juli 1879 und den Entwurf eines neuen Betriebsreglements § 59 Abs. 7. Im Uebereinkommen selbst ist von Aufnahme von Vorschriften, betreffend die Erfüllung der statistischen Formalitäten, abgesehen.

[4]) Vergl. unsere Aufsätze über den „Grenzverkehr" in Nr. 89 S. 866 Jahrg. 1890 und über „Gebiet und Tragweite des Berner Uebereinkommens" in Nr. 77 S. 740 Jahrg. 1891 d. Ztg.

Die Tarifermässigung in Frankreich.

(Schluss aus Nr. 25.)

Während in voriger Nummer die Opfer der Gesellschaften und des Staates im einzelnen Falle angegeben werden, soll in den nachstehenden Ausführungen die Gesammtwirkung der Ermässigung dargethan werden; es sind dabei die Betriebsergebnisse der 6 grossen Gesellschaften (Nordbahn, Ostbahn, Westbahn, Orléansbahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Südbahn) für das Jahr 1888 zu Grunde gelegt, weil das Ausstellungsjahr 1889 eine Ausnahmestellung einnimmt und die Statistik für 1890 noch nicht vollständig beendigt war. Die Zahlen für den Personenverkehr sind genau, während diejenigen für den Eilgutverkehr nur annähernd berechnet werden konnten.

	Einnahme in 1888 in Tausenden			Betrag der Ermässigung in Tausenden		
	der Gesellschaften	des Staates	im ganzen	der Gesellschaften	des Staates	im ganzen
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Personenverkehr .	315 095	68 474	383 569	33 201	32 002	65 203
Eilgutverkehr . . .	65 124	14 578	79 702	7 747	13 656	21 403
zusammen	380 219	83 052	463 271	40 948	45 658	86 606

Thatsächlich ist in dieser Berechnung das Opfer des Staates mit 32 Millionen zu gering veranschlagt; denn da sich die Einnahmen der Gesellschaften um 33 Millionen vermindern, so vermindert sich auch dementsprechend die nicht aufgehobene Steuer von 12 %. Das Opfer des Staates ist demnach in Wirklichkeit auf 36 Millionen für den Personenverkehr und auf 50 Millionen für den Personen- und Eilgutverkehr der grossen Gesellschaften, oder endlich auf 53 Millionen bei Mitberücksichtigung des Staatsbahnnetzes und der Lokalbahnen zu veranschlagen. Berücksichtigt man indessen lediglich die vorstehende Uebersicht, so geben im Personenverkehr die Gesellschaften durchschnittlich 11 %, der Staat 52 % ihrer Einnahmen auf, im Eilgutverkehr (einschl. Gepäck und Hunde) dagegen die Gesellschaften 12 % und der Staat 94 %. Die Bevölkerung geniesst im Personenverkehr eine durchschnittliche Ermässigung von 17 %, im Eilgutverkehr eine solche von 26 % und im Verhältniss zur gesammten Eilbeförderung eine solche von 20 %. Wie bedeutend höher die jetzt vereinbarte Ermässigung gegenüber der durch die Verträge von 1883 vorgesehenen Herabsetzung ist, zeigen die folgenden, ebenfalls auf die Betriebsergebnisse von 1888 gestützten Zahlen:

	Ermässigung nach den Verträgen von 1883 in Tausenden			Ermässigung nach jetziger Vereinbarung in Tausenden		
	seitens des Staates	seitens der Gesellschaften	im ganzen	seitens des Staates	seitens der Gesellschaften	im ganzen
	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Reisende nach vollem Tarif .	22 002	22 643	44 645	22 002	22 643	44 645
Reisende nach ermässigtem Tarif	10 000	—	10 000	10 000	10 558	20 558
Eilgut	6 923	—	6 923	13 656	7 747	21 403
zusammen	38 925	22 643	61 568	45 658	40 948	86 606

Im ganzen haben also die Unterhandlungen die Ermässigung um 40 % vermehrt, indem das Opfer der Gesellschaften um 83 %, dasjenige des Staates nur um 17 % grösser geworden ist; die Unterhandlungen waren also für die Bevölkerung sehr vortheilhaft und für den Staat wenig belastend.

Bisher war nur von den 6 grossen Eisenbahngesellschaften, die $^9/_{10}$ des Französischen Eisenbahnnetzes betreiben,

die Rede, weil nur sie im Jahre 1883 Verpflichtungen übernommen hatten und die Regierung demnach auch nur mit ihnen zu unterhandeln hatte. Den Lokalbahnen wird zwar auch die Steuerermässigung zu gute kommen, aber bei ihnen bleibt das Opfer des Staates ohne Gegenleistung der Gesellschaft und bildet den einzigen Vortheil der Reisenden oder Verfrachter; denn da die Betriebsgesellschaften durch keine Verpflichtung zu einem derartigen Opfer verbunden sind und bei der Lage ihrer Einnahmen der Staat ein solches von ihnen auch nicht verlangen kann, so werden die Tarife der Lokalbahnen nicht ermässigt.

Bezüglich des vom Staate selbst betriebenen, 2650 km umfassenden Netzes war zwar gleichfalls keine Unterhandlung nöthig, aber trotzdem die Lösung nicht ganz leicht; denn die Staatsbahnverwaltung hatte im Jahre 1880 Tarife eingeführt, die im Verhältniss zu denen der Gesellschaften bedeutend ermässigt waren. Bezüglich der einfachen Fahrkarten, die für die Entfernungen unter 50 km keinen Unterschied bieten, wächst die Ermässigung bei den grösseren Entfernungen bis zu 17 %; die Ermässigung der Rückfahrkarten beträgt 40 % anstatt 25 % bei den Gesellschaften; für die Waarenpackete ist der Staffeltarif der Staatsbahn noch niedriger als der bei der Ostbahn eingeführte. Diese besondere Tarifbildung der Staatsbahnen hatte ernstliche Nachtheile; zunächst bereitete sie einem Theile des Landes eine bevorzugte Lage, die durch nichts gerechtfertigt wird, alsdann bedrohte sie auch die Nachbarbahnen mit einer Verkehrsablenkung, deren Verhütung der Staat selbst als billig anerkannte, so dass eine Reihe von Maassnahmen getroffen wurden, die ebenso verwickelt für die Eisenbahnverwaltungen, als lästig für die Bevölkerung waren und unablässig Wünsche nach Abhilfe laut werden liessen.

Die allgemeine Ermässigung der Personen- und Eilguttarife war eine günstige Gelegenheit, um dieser ungewöhnlichen Lage ein Ende zu machen; denn die bedeutende Ermässigung der Gesellschaftstarife gestattete dem Staate, die Einheitlichkeit der Tarifbildung auf allen Netzen dadurch herbeizuführen, dass er für sein eigenes noch eine Verbesserung annahm. Die Gleichmässigkeit konnte für die Waarenpackete vollständig erzielt werden, nicht dagegen für den Personenverkehr, weil man sonst in gewissen Tarifen missliebige Erhöhungen hätte vornehmen müssen. Um dem vorzubeugen, hat man folgenden Ausweg erwählt: die einfachen Fahrkarten II. und III. Klasse sind mit denen der Gesellschaften gleich, die I. Klasse dagegen wird auf Grund von 9,1 Cts. für das Kilometer anstatt von 10 Cts. berechnet. Die Rückfahrkarten im Binnenverkehre des Staatsbahnnetzes geniessen bei Entfernungen unter 100 km eine Ermässigung von 30 %, die für je folgende 20 km um 1 % wächst; dagegen erhalten die Rückfahrkarten von einer Station des Staatsbahnnetzes nach Paris nur die gleiche Ermässigung wie diejenigen der Gesellschaften, nämlich 25 % in I., 20 % in II. und III. Klasse. Die bestehenden Unterschiede sind also im ganzen wenig bedeutend; die anschliessenden Orléans- und Westbahnen glauben daher von ferneren Vertheidigungsmaassnahmen absehen zu können und die missliebigen Belästigungen des Verkehrs sind bezüglich der Eilbeförderung für den Südwesten beseitigt.

In welcher Zeit sich die durch die Tarifermässigungen eintretenden Mindereinnahmen infolge des zu erwartenden Verkehrsaufschwungs ausgleichen werden, darüber sind die Ansichten sehr verschieden. Die vertrauensvolle Zuversicht des Finanzministers drückt sich in folgenden, bei der allgemeinen Berathung des Haushalts am 29. Oktober 1891 gesprochenen Worten aus: „Ich sehe in dieser Ermässigung ein ebenso glückliches, ebenso wichtiges Ergebniss wie die Einführung der Eisenbahnen in diesem Lande selbst. . . . . Sehen Sie, wie mächtig sich der Verkehr entwickeln würde? Er würde dem ähnlich sein, wie er während der Weltausstellung war, aber er würde in diesem Falle eine regelmässige Thatsache, obgleich man in den ersten Zeiten auch auf Enttäuschungen gefasst sein müsste.“ Weit weniger hoffnungsfreudig, wenn auch noch immer sehr günstig beurtheilt der Berichterstatter des Kammerausschusses, Felix Faure, die Wirkungen des Gesetzes; er stellt fest, „dass eine Vermehrung der gesammten Eilbeförderung um 10 % genügend sein wird, um den Gesellschaften ihre ursprünglichen Roheinnahmen wieder zu verschaffen, und dass es dann nur noch einer geringen Verstärkung bedarf, um die Reineinnahme auf ihre gegenwärtige Höhe zurückzuführen; ein solches Ergebniss von einer Tarifermässigung von insgesammt etwa 20 % zu erwarten, heisst die Hoffnungsfreudigkeit nicht zu weit treiben. . . Jedenfalls steht zu erwarten, dass die steigende Besserung der Finanzlage der Gesellschaften durch die Tarifermässigung nicht verlangsamt wird.“

Während man daher auf Seiten der Regierung voller Vertrauen ist oder zu sein scheint, ist man auf Seiten der Gesellschaften nichts weniger denn erbaut. Nach den Hauptversammlungsberichten sowie nach einem im März 1891 an den Minister gerichteten Schreiben, die im wesentlichen die gleichen Schätzungen enthalten, betrachtet man es als wahrscheinlich, dass eine Tarifermässigung von solcher Bedeutung den Verkehr bedeutend entwickeln wird, aber es sei zu befürchten, dass diese Entwickelung wenigstens in den ersten Jahren nicht genügend ist, um die Wirkung der Preisverminderung auszugleichen; andererseits werde nothwendigerweise infolge der grösseren Anzahl und Ausdehnung der Züge eine Vermehrung der Ausgaben eintreten. Die Vorsicht erfordere daher, ein Sinken der Reineinnahmen, das sich aber in der Folge zweifellos abschwächen wird, anzunehmen.

Für den Unbetheiligten ist es unmöglich, sich mit einiger Sicherheit ein Urtheil über die Wirkung der Ermässigung zu bilden. Sicherlich muss eine Ermässigung von 20 %, die in dem Beförderungspreis plötzlich und zu einer Zeit, wo die Billigkeit des Reisens zu einer Tagesfrage geworden ist, eintritt, eine bedeutende Wirkung auf den Reiseverkehr und den Güteraustausch ausüben, aber es ist doch fraglich, ob der Verkehrsaufschwung genügend ist, um gleichzeitig die Preisverminderung und die unvermeidliche Ausgabenvermehrung auszugleichen. Die in anderen Ländern gemachten Erfahrungen geben nach dem Berichte von Felix Faure nur wenig Zuversicht; denn in dreien (Belgien, England und Oesterreich) von den vieren hatten die Tarifermässigungen eine Verminderung des Reinertrages zur unmittelbaren Folge. Nur Ungarn erzielte einen günstigen finanziellen Erfolg, indessen sind die Vorbedingungen in Ungarn grundverschieden von denen in Frankreich; in Ungarn rechnete man vor der Ermässigung auf jeden Bewohner jährlich eine Reise und nach der Ermässigung jährlich drei Reisen, in Frankreich dagegen schon jetzt jährlich fünf Reisen. Der Vorortverkehr bestand in Ungarn so zu sagen gar nicht oder fiel fast ganz den öffentlichen Fuhrwerken zu; eine angemessene Tarifermässigung hat ihn der Eisenbahn zugeführt und hat ihr allein $^6/_7$ der gesammten Verkehrsvermehrung geliefert. In Frankreich dagegen hat der Vorortverkehr dank den besonderen, ihm gewidmeten Tarifbegünstigungen bereits eine gewaltige Ausdehnung. Endlich war in Ungarn die Ausnutzung der Züge sehr schwach, nämlich nur 20 % vor und 34 % nach der Ermässigung — ein Verhältniss, dass in Frankreich bereits seit Jahren erreicht ist; man konnte also in dem einen Lande ohne grosse Ausgabe einer verhältnissmässig bedeutenden Verkehrszunahme entgegensehen, während in dem anderen eine sogar sehr geringe Ausdehnung des Personenverkehrs die Einstellung neuer Züge unerlässlich machen und eine bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben zur Folge haben wird. Die in Ungarn erzielten günstigen Ergebnisse können also der Französischen Tarifermässigung nicht als gute Vorbedeutung dienen, sondern je mehr man die Bedingungen der letzteren prüft, um so weniger ist man zu dem Glauben geneigt, dass sie für die Gesellschaften wenigstens anfangs fruchtbringend wirken könne.

Zu den schon genannten kommt noch der ungünstige Umstand hinzu, dass der Abstand zwischen den Preisen der 3 Klassen noch vergrössert wird. Während sich gegenwärtig die Preise der 3 Klassen wie 1 : 1,3 : 1,8 verhalten, wird dieses Verhältniss künftig 1 : 1,5 : 2,7 sein; durch dieses Missverhältniss werden nothwendig viele Reisende aus den oberen Klassen in die untere geführt und die Gesellschaften auch dadurch geschädigt.

Bezüglich der Waarenpackete und Lebensmittel wird das Geldergebniss ohne Zweifel besser sein; denn zunächst ist der den Gesellschaften zur Last fallende Theil der Ermässigung verhältnissmässig geringer. Alsdann waren die bisherigen Tarife durch ihre Höhe geeignet, den Verkehr überhaupt zu unterbinden, so dass die eingetretene bedeutende Ermässigung dem Eilgutverkehr sicherlich einen mächtigen Aufschwung geben wird. Endlich wird diese Verkehrsvermehrung keine grossen Kosten verursachen, besonders wenn den Gesellschaften von der Aufsichtsbehörde gewisse Erleichterungen, wie Ausschluss des Eilguts aus den Schnell- und Postzügen, zugestanden werden.

Im ganzen wird der Vorgang für die Gesellschaften wenigstens vor Ablauf mehrerer Jahre schwerlich lohnend sein. Für den Staat liegt die Frage überhaupt anders; denn vom Eilgut hat er keine Einnahme mehr zu erwarten und bezüglich des Personenverkehrs ist die beibehaltene Steuer zu gering, als dass selbst eine bedeutende Vermehrung der Roheinnahmen den aufgegebenen, auf 50 Millionen geschätzten Theil der Steuer wieder verschaffen könnte. Indessen darf sich der Staat nicht auf einen so niedrigen Standpunkt stellen; die von ihm unternommene Tarifermässigung wird unbestreitbar die günstigste Wirkung auf die Entwickelung des allgemeinen Wohls und des öffentlichen Wohlstandes ausüben und darin findet er seine Entschädigung für die ihm bevorstehenden Opfer.

Zum Schluss möge die folgende Uebersicht einen Vergleich der Französischen Personentarife mit denen anderer Länder ermöglichen.

Land	Zuggattung	Tarif für das Personenkilometer (einschl. Steuer)		
		I. Kl. Frcs.	II. Kl. Frcs.	III. Kl. Frcs.
Frankreich, gegenwärtig	ohne Unterschied	0,1232	0,0924	0,0678
künftig	„	0,112	0,0756	0,0493
Norddeutschland, gegenwärtig	Personenzug*).	0,10	0,075	0,05
	Schnellzug	0,1125	0,0834	0,0584
Süddeutschland, gegenwärtig	Personenzug	0,10	0,0663	0,0425
	Schnellzug	0,1137	0,08	0,0562
Deutscher Einheitstarif nach Preussischem Vorschlag	Personenzug	0,075	0,05	0,025
	Schnellzug	0,0875	0,0625	0,0375
Oesterreich, Staatsbahn	Personenzug	0,075	0,05	0,025
	Schnellzug	0,1125	0,075	0,0375
Ungarn	Personenzug	0,0812	0,065	0,0405
	Schnellzug	0,0962	0,0812	0,0487
Niederlande, (Holländische Ges.)	ohne Unterschied	0,1063	0,085	0,0531
Belgien, Staatsbahn.	Personenzug	0,0756	0,0567	0,0378
	Schnellzug	0,0945	0,0709	0,0473
Schweiz	ohne Unterschied	0,104	0,0703	0,052
Italien	Personenzug	0,1130	0,079	0,051
	Schnellzug	0,1243	0,087	0,0565
England	Personenzug	0,097	0,081	0,065
Schweden, Staatsbahn.	Personenzug	0,098	0,0735	0,049
	Schnellzug	0,119	0,084	0,056
Russland	ohne Unterschied	0,15	0,1115	0,0565

Während also die bisherigen Tarife Frankreichs, abgesehen von der I. Schnellzugsklasse in Italien, sowie von der II. und III. Klasse in Russland, die höchsten unter denen der aufgeführten Länder sind, werden die neuen Tarife in I. Klasse von den Personenzügen Nord- und Süddeutschlands, Oesterreichs, Englands und Schwedens, sowie von sämmtlichen Zügen Ungarns, der Niederlande, Belgiens und der Schweiz, in II. Klasse von den Personenzügen Nord- und Süddeutschlands, Ungarns und Schwedens, sowie von sämmtlichen Zügen Oesterreichs, Belgiens und der Schweiz, endlich in III. Klasse von den Personenzügen Süddeutschlands und Schwedens, sowie von sämmtlichen Zügen Oesterreichs, Ungarns und Belgiens unterboten. An den von Preussen vorgeschlagenen Deutschen Einheitstarif reichen dagegen auch die neuen Französischen Tarife noch nicht heran. Indessen ist eine derartige Vergleichung nur sehr unvollständig, weil sie nicht die Ausnahmetarife berücksichtigt, die in jedem Lande mehr oder weniger den wirklich gezahlten Fahrpreis beeinflussen; namentlich gilt dies von den Rückfahrkarten, die sehr ausgedehnt in Deutschland, Belgien und Frankreich sind, dagegen in anderen Ländern, wie Oesterreich und Ungarn, sowie nach dem in Aussicht genommenen Deutschen Einheitstarif nicht bestehen. In Frankreich ist die Einwirkung der mit diesen Fahrkarten verbundenen Ermässigung so bedeutend, dass sich im Jahre 1888 der durchschnittliche Kilometertarif in I. Klasse von 0,1232 auf 0,0837 Frcs., in II. Klasse von 0,0924 auf 0,0578 Frcs. und in III. Klasse von 0,0678 auf 0,0489 Frcs. ermässigte. Da bei der Tarifermässigung die Rückfahrkarten beibehalten und ihrerseits noch besonders herabgesetzt sind, so werden die neuen Französischen Tarife zu den niedrigsten in Europa gehören und nur von Belgien, von Ungarn auf Entfernungen über 225 km und von dem kommenden Deutschen Einheitstarif unterboten werden.

*) Ausserdem besteht noch die IV. Klasse zu 0,025 Frcs.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 954 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Instandhaltung der Schraubenkuppelungen an Wagen (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die neuen strategischen Bahnbauten.

Im Reichstag ist als Nachtragsetat ein Gesetzentwurf eingegangen, durch welchen als 1. Rate ein Betrag von 9643400 ℳ verlangt wird, aufzubringen auf dem Wege der Anleihe, „für die Vervollständigung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung im Osten und Westen des Reiches“ Die Begründung besagt:

Im Interesse der Landesvertheidigung hat sich erneut das Bedürfniss einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Deutschen Bahnnetzes dringend geltend gemacht. Durch eingehende Bearbeitung dieser Frage ist ermittelt worden, wie unter thunlichster Einschränkung der aufzuwendenden Geldmittel ein möglichst grosser militärischer Nutzen zu erreichen ist. Das Ergebniss sind nachstehende Forderungen:

A. Neubau einer Linie von Röschwoog (Station der Strecke Germersheim-Strassburg) in der Richtung auf Karlsruhe, mit Ueberbrückung des Rheins bei Roppenheim.

B. Zweigeleisiger Ausbau (soweit die Verhandlungen bis jetzt haben abgeschlossen werden können). Folgende Strecken: 1. Thorn (Katharinenflur)-Korschen, 2. Trier l. U.-Landesgrenze bei Sierck-Diedenhofen, 3. Saaralben-Bendsdorf, 4. Saaralben-Obermodern, 5. Obermodern-Hagenau, 6. Hagenau-Röschwoog.

C. Herstellung besonderer örtlicher Ergänzungsanlagen (Geleise, Wasserversorgungs-Anlagen, Ladevorrichtungen u. a.) an verschiedenen Punkten. Die von Reichswegen bezüglich der in Preussen herzustellenden 2. Geleise vorgenommenen Erhebungen haben zu dem anliegenden Abkommen geführt.

Baukosten. Zu A. Die Verhandlungen mit der Grossherzoglich Badischen Regierung bezüglich des auf Badischem Gebiete zu bauenden Theils der Bahnlinie schweben noch. Es ist daher hier nur der Betrag für die 6 km lange Reichsländische Strecke mit 2049000 ℳ und der Gesammtbetrag für die Rheinbrücke mit 4072000 ℳ eingestellt worden. Wegen des auf Badisches Gebiet entfallenden Theils der Brücke bleibt die Frage der Bauausführung und der nachträglichen finanziellen Betheiligung Badens den Verhandlungen vorbehalten.

Zu B 1. Die Strecke ist 225,6 km lang. Der Grunderwerb ist bereits zweigeleisig bewirkt, auch ist auf einer Länge von 112,7 km der Bahnkörper für das zweite Geleis vorhanden. Die Gesammtkosten des zweiten Geleises sind auf den Betrag von 12040800 ℳ festgesetzt worden; davon trägt das Reich 60 % oder 7224480 ℳ.

Zu B 2. Von dieser Linie liegen 48,4 km auf Preussischem Gebiete und 22,2 km in den Reichslanden. Der Grunderwerb ist auf der ganzen Linie zweigeleisig bewirkt, auch ist der Bahnkörper mit Ausnahme einer kurzen Strecke im Einschnitte zwischen dem Haltepunkte Zewen und der Moselbrücke bei Conz mit zweigeleisigem Unterbau angelegt. Die Kosten sind für den Preussischen Theil auf 3500000 ℳ, für den Reichsländischen auf 1749000 ℳ angenommen. Von der ersterwähnten Summe entfallen auf das Reich 2224400 ℳ, und zwar für die Bahnstrecken untergeordneter Bedeutung mit 80 % und für die Hauptbahnstrecken mit 60 % Betheiligung.

Zu B 3. Die Strecke ist 24,4 km lang. Die Kosten des 2. Geleises einschliesslich Grunderwerb sind auf 2423000 ℳ angenommen.

Zu B 4. Die 57,5 km lange Strecke ist ein Theil der durch den Reichshaushalts-Etat für 1891/92 (Gesetz vom 22. März 1891 — Reichs-Gesetzbl. S. 25 —) mit eingeleisiger Anlage genehmigten und zur Zeit noch in der Vorbereitung zum Bau begriffenen Linie von Mommenheim über Obermodern nach Saargemünd mit Abzweigung nach Saaralben. Die Kosten des zweigeleisigen Ausbaues sind unter der Annahme, dass die beiden Geleise gleichzeitig ausgeführt werden, auf 4857000 ℳ veranschlagt.

Zu B 5. Die Strecke ist 17,6 km lang. Die Kosten des zweigeleisigen Ausbaues einschliesslich Grunderwerb sind auf 2126000 ℳ veranschlagt.

Zu B 6. Die Strecke ist 22,5 km lang. Die Herstellung einer im Unter- und Oberbau eingeleisigen Bahn ist durch den Reichshaushalts-Etat für 1890/91 (Gesetz vom 1. Februar 1890 — Gesetzbl. S. 25 —) genehmigt. Die Vorbereitungen zum Bau dieser Bahn sind im Gange. Die Kosten des zweigeleisigen Ausbaues einschliesslich Grunderwerb sind unter der Annahme, dass die beiden Geleise gleichzeitig ausgeführt werden, zu 4251000 ℳ angenommen.

Zu C. Der Gesammt-Kostenbetrag der erforderlichen Anlagen einschliesslich Grunderwerb ist auf 1328400 ℳ festgesetzt, davon übernimmt das Reich 1258560 ℳ, Preussen den Rest.

Die geplanten Ergänzungsbauten zu B und C sind für jetzt als ein Bedürfniss des gewöhnlichen Verkehrs nicht zu bezeichnen, werden es auch in absehbarer Zeit nicht werden. In Anlehnung an die dieserhalb in früheren Fällen erzielte Verständigung ist daher die konkurrirende Betheiligung Preussens, welches das Eigenthum und die Unterhaltung der betreffenden Anlagen bei den Preussischen Staatsbahnen einschliesslich der örtlichen Ergänzungsanlagen übernimmt, so vorgesehen, wie ein beigefügter Vertrag ergibt, wogegen die

Anlagen bei den Bahnen in Elsass-Lothringen ausschliesslich auf Reichsrechnung hergestellt und unterhalten werden.

Hiernach trüge das Reich:

A. bei der Neubaustrecke	2 049 000	ℳ.
und (vorbehaltlich der Betheiligung Badens) für die Brücke	4 072 000	„
B. bei den 2. Geleisen:		
zu 1	7 224 480	„
„ 2	2 224 400	„
„ 3	1 749 000	„
„ 4	2 423 000	„
„ 5	4 857 000	„
„ 6	2 126 000	„
C. bei den örtlichen Ergänzungsanlagen	4 251 000	„
zusammen	1 258 560	„
	32 234 440	ℳ.

Das Erforderniss für das erste Jahr bemisst sich auf 9 643 400 ℳ.

Die Deckung des Aufwandes würde nach der Natur des Verwendungszweckes und entsprechend den Vorgängen durch Anleihemittel zu erfolgen haben.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

In der Sitzung vom 23. d. Mts. gelangte der Gesetzentwurf über die Bahnen unterster Ordnung, welchen wir in Nr. 23 S. 241 d. Ztg. wörtlich zum Abdruck gebracht haben, zur ersten Berathung.

Minister Thielen bezeichnete die Vorlage als ein längst empfundenes Bedürfniss. Die Staatseisenbahnverwaltung habe bisher nur vollspurige Bahnen zu bauen für ihre Aufgabe gehalten und die Bahnen untergeordneter Bedeutung der Privatthätigkeit überlassen wollen. Da diese nicht in ausreichendem Maasse sich dieser Aufgabe angenommen habe, weil man einmal immer auf den Ausbau von nöthigen Linien durch den Staat gerechnet und weil es an einer gesetzlichen Grundlage für die Bahnen untergeordneter Bedeutung gefehlt habe, so solle das vorliegende Gesetz den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung fördern, und er hoffe, dass es zur Entwickelung des Verkehrs segensreich wirken werde.

Graf v. Frankenberg glaubt nicht, dass es möglich sein werde, diese Vorlage bei der gegenwärtigen Geschäftslage zur Verabschiedung zu bringen und beantragt die kommissarische Vorberathung derselben.

Graf Eulenburg stellt den Antrag, die Vorlage der um 5 Mitglieder zu verstärkenden Eisenbahnkommission zu überweisen.

Im Laufe der weiteren kurzen Debatte erklärt Minister Thielen, dass die Staatsregierung sich auch ferner den Bau von Nebenbahnen angelegen sein lassen werde, welche allgemeine Bedeutung hätten. Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten liegen Anträge vor auf den Bau von Nebenbahnen im Umfange von 17 000 km, die einen Kostenaufwand von 2,5 Milliarden erfordern würden. Zu diesen Bauten würden bei jährlicher Verwendung von 30 Millionen etwa 80 Jahre erforderlich sein. Darunter sei eine ganze Reihe von Linien rein lokaler Bedeutung, welche besser den wirthschaftlich Interessirten überlassen bleibe.

Die Vorlage wird schliesslich der um 5 Mitglieder zu verstärkenden Eisenbahnkommission zur Vorberathung überwiesen.

Die angekündigte Sekundärbahnvorlage ist am 28. d. Mts. dem Abgeordnetenhause zugegangen. Wir werden dieselbe in nächster Nummer zum Abdruck bringen.

Aus dem Bayerischen Landtage,

Der Finanzausschuss der Bayerischen Kammer genehmigte in seiner Sitzung vom 21. d. Mts. folgende Positionen: 1 438 000 ℳ. für Erweiterung des Bayerischen Bahnhofes in Eger, 5 048 000 ℳ. für den Nürnberger Centralbahnhof (dessen Neubau noch weitere 7 000 000 ℳ. erfordert), 754 000 ℳ. für die Fortsetzung der Weichen- und Signal-Centralsignalisirung nebst 1 896 000 ℳ. für dazu erforderliche Stationsbauten, 3 620 000 ℳ. zur Erweiterung mehrerer Stationsanlagen und für Einrichtung von Stationen und für den Traunsteiner Bahnhofsbau noch besonders 42 000 ℳ.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Etat der Staatseisenbahnverwaltung für 1892/93

wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. d. Mts. in dritter Lesung genehmigt.

Anderweite Abgrenzung von Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamtsbezirken.

Die bisher zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (Betriebsamt Halle a. S.) gehörige Bahnstrecke Cottbus-Guben in einer Länge von 35,55 km geht am 1. April d. J. in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin über und ist dem Eisenbahn-Betriebsamt Cottbus zugetheilt worden.

Ausserdem werden nach Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 19. d. Mts. nach ihrer Betriebseröffnung die nachfolgend benannten Bahnstrecken zugetheilt:

1. Tönning-Garding dem Betriebsamt Flensburg und Tondern-Hoyer (Schleusse) dem Betriebsamt Glückstadt der Königlichen Eisenbahndirektion Altona,
2. Wriezen-Jädickendorf dem Betriebsamt Stettin (Berlin-Stettin) der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin,
3. Norden-Norddeich dem Betriebsamt Münster (Münster-Emden) der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische),
4. Barnten-Escherde dem Betriebsamt Cassel (Hannover-Cassel) der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover.

Verspätungen im Monat Januar d. J.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt im „R.- u. St.-A.“ veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Januar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 533,19 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 380 Schnellzüge, 1 612 Personenzüge und 388 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 380. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 137 630 Zugkm bezw. 272 623 930 Achskm gegen 15 133 355 Zugkm bezw. 289 343 049 Achskm im Vormonat und gegen 14 279 122 Zugkm und 253 106 343 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 1 059 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 321 Verspätungen zur Last fallen gegen 3 067 im Vormonat und 11 615 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 153 bezw. auf 1 Million Achskilometer 9, mithin auf 1 Million Zugkilometer 660 = 81 v. H. weniger als im Monat Januar des Vorjahres und 50 = 25 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 37 = 80 v. H. weniger als im Monat Januar des Vorjahres und 2 = 18 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 2 253 Anschlüsse versäumt (gegen 14 157 in demselben Monat des Vorjahres und 3 163 im Vormonat). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Neustrelitz-Warnemünder Bahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Mecklenburgische Südbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Südbahn, die Neustrelitz-Warnemünder Bahn und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn an die ungünstigsten Stellen. Infolge von Schneeverwehungen sind 14 Züge ganz und 28 Züge streckenweise ausgefallen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. April d. J. wird die seit dem 15. November 1891 dem Güter-Wagenladungsverkehr bereits dienende 4,08 km lange Bahnstrecke Johannisthal-Niederschönweide-Spindlersfeld auch für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Der auf der genannten Strecke belegene Haltepunkt Oberspree dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft. Mit Einführung des Sommerfahrplans am 1. Mai d. J. wird der Personenverkehr bis Siegen (Station Eintracht) ausgedehnt; neu eröffnet werden die Haltepunkte Hengsbach und Eintracht.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Zernitz und Glöwen belegene Haltestelle Breddin und die an der Bahnstrecke Hamburg-Harburg belegene Haltestelle Wilhelmsburg welche bisher nur der Personen- und Gepäckabfertigung dienten, für die Annahme und Auslieferung von Stückgütern und Gütern in Wagenladungen, sowie von lebenden Thieren dem öffentlichen

Verkehr übergeben (vergl. Bekanntmachung in Nr. 25 S. 269 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Oels-Jarotschin zwischen Krotoschin und Koschmin belegene Haltestelle Wolenice auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden. Die zwischen Gleiwitz und Wolfgangweiche bei dem bisherigen Haltepunkt Zaborze B belegene Haltestelle Poremba wird am 1. April d. J. für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Personen- und Gepäckabfertigung auf dem bisherigen Personenhaltepunkt Zaborze B geht zu dem gleichen Zeitpunkt auf die neue Haltestelle Poremba über. Ferner wird die zwischen Breslau und Ohlau belegene Station Leisewitz infolge hervorgetretenen Bedürfnisses am 1. April d. J. auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Die zwischen den Stationen Brackwede und Gütersloh belegene Haltestelle Isselhorst, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 1. April d. J. auch für den Güter-, Vieh- usw. Verkehr eröffnet werden.

Niederwaldbahn.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht, der Abschluss und das Gewinn- und Verlustkonto für 1891 genehmigt und der Verwaltung Entlastung ertheilt. Die auf 2 % festgesetzte Dividende gelangt vom 23. d. Mts. ab zur Auszahlung.

Ostpreussische Südbahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für das Jahr 1891 auf 5 % für die Prioritäts-Stammaktien und auf 1 % (gegen 1/6 % im Vorjahr) für die Stammaktien festgesetzt.

Bahnbau Schöningen-Oschersleben.

Der „Voss. Ztg." wird aus Braunschweig geschrieben: Für den Bau der 24,7 km langen Sekundärbahnlinie Schöningen-Oschersleben wirkte schon seit einigen Jahren ein Privatkomitee und die Ausführung, für welche eine Aktiengesellschaft, die „Schöningen-Oscherslebener Eisenbahngesellschaft" gebildet werden soll, ist jetzt finanziell gesichert. Da die Linie 4,2 km Braunschweigisches Gebiet berührt, so beantragt die Braunschweigische Regierung beim Landtag das Unternehmen durch Sicherung von 30 000 ℳ Aktien Lit. B. zu unterstützen. Die Kosten des Bahnbaues sind auf 2 620 000 ℳ veranschlagt und mit Rücksicht darauf, dass die geplante Linie durch ein Gebiet mit hochentwickelter Landwirthschaft und Industrie führt (besonders kommen Zuckerfabriken und Braunkohlenbergwerke in Betracht), erscheint die Rentabilität der Bahnstrecke gesichert.

Travemünde-Niendorf a. d. Ostsee.

Vom Senat der Stadt Lübeck soll den Unternehmern O. C. F. Nagel zu Niendorf a. d. Ostsee und dem Zeitungsverleger Gust. Diedrich zu Hamburg die Erlaubniss zur Vornahme genereller Vorarbeiten auf dem Lübeckischen Staatsgebiet für die Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb von Travemünde über Brodten nach Niendorf a. d. Ostsee ertheilt worden sein.

Berliner Stadt- und Ringbahn und Berliner Vorortverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr vom 1. Oktober 1891 der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält für eine grössere Anzahl der in Betracht kommenden Stationsverbindungen abgeänderte Fahrpreise, insbesondere auf den Strecken Berlin Görlitzer oder Schlesischer Bahnhof-Königs-Wusterhausen, Berlin Schlesischer Bahnhof-Strausberg oder Rüdersdorf, Berlin Stadtbahn-Fürstenwalde, Berlin Stadtbahn-Königs-Wusterhausen, Berlin Stadtbahn-Strausberg-Rüdersdorf, Strausberg-Wildpark, Nauen-Königs-Wusterhausen, Nauen-Strausberg-Rüdersdorf über die Stadtbahn. Ausserdem enthält der Nachtrag sämmtliche im Berliner Vorortverkehr, Stadt- und Ringbahnverkehr vorkommenden Fahrpreise für Arbeiter-Tages- und Wochenkarten.

Breslauer Strassenbahn.

In der Generalversammlung wurde der Abschluss und die Vertheilung einer Dividende von 7 % (gegen 6,5 % im Vorjahre) genehmigt.

Hallesche Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath beantragt für das Jahr 1891 wie für das Vorjahr die Vertheilung einer Dividende von 6 %.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung setzte der Direktor, Herr Regierungsrath a. D. v. Kühlewein, die Versammlung in ausführlichem Vortrag von dem gegenwärtigen Stande des Projekts einer elektrischen Bahnbetriebs-Anlage seitens der Verwaltung in Kenntniss. Die Direktion habe sich über den elektrischen Eisenbahnbetrieb, wie bisher, weiter eingehend zu unterrichten gesucht, sie sei jedoch zu der Ansicht gekommen, dass leider der Stand der Technik noch nicht so weit gekommen sei, den Betrieb durch Elektrizität als durchaus gesichert vor jeder Störung erscheinen zu lassen. Der Magistrat von Berlin habe durch einige seiner Mitglieder, ebenso wie die Direktion der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn in Budapest die dortige elektrische Strassenbahn besichtigen lassen; deren Betrieb geschähe durch unterirdische Zuleitung der elektrischen Kraft zu der im Wagen befindlichen Dynamomaschine und sei so beschaffen, dass er für die belebten Berliner Strassen nach keiner Richtung hin geeignet erscheine. Derselbe fände auch in Budapest nur in ganz breiten stillen Strassen und auf Boulevards statt, in bezw. auf letzteren könne durch sehr schnelles Fahren die theuere Anlage und bei der in Oesterreich und Ungarn gestatteten grossen Ueberfüllung der Wagen voll ausgenutzt werden. Eine oberirdische Elektrizitätszuführung würde der Berliner Magistrat niemals gestatten. Trotzdem nun auch der Berliner Magistrat von der Unzuträglichkeit der Budapester elektrischen Eisenbahn für hiesige Verhältnisse sich selbst überzeugt habe, bestände derselbe doch darauf, dass, falls die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft die Führung der Personen-Transportverhältnisse in Berlin behalten wolle, dieselbe mit der Anlage einer elektrischen Eisenbahnstrecke, zur Probe dienend, vorgehen müsse, gleichviel was solche Probe koste. Die Gesellschaft würde sich wohl oder übel fügen müssen und habe deshalb folgende Vorschläge gemacht: a) Verlängerung der Konzessionsdauer für diese Strecke auf mindestens 40 Jahre; b) mildere Betriebsbedingungen und besonders Herabsetzung der jetzigen hohen Abgabe aus der Roheinnahme an die Gemeinde Berlin, sowie auch eventuelle Veränderung der Betriebskraft durch Akkumulatoren usw. zu gestatten. Bindende Verpflichtungen sei die Verwaltung mit der Stadt noch nicht eingegangen und dies würde sie auch ohne die Genehmigung der Aktionäre nicht thun. Die Mehrkosten einer elektrischen gegenüber einer Pferdeeisenbahn-Anlage betrügen ein Drittheil nur allein für den Oberbau. In Berlin würden 10 km, in Budapest 15 km in der Stunde von den einzelnen Wagen zurückgelegt, aber letztere Schnelligkeit würde im verkehrsreichen Berlin wegen der damit verbundenen Gefahr niemals von der Behörde gestattet werden; das Wagenkilometer koste der hiesigen Gesellschaft 33 ₰, der Budapester allerdings nur 28 ₰; er glaube aber, dass diese allerdings beachtenswerthe Differenz zu Gunsten der Elektrizität durch die wahrscheinlich nöthig werdenden hohen Abschreibungen bei elektrischem Betriebe mehr als aufgewogen werden würden. Die Schienen sollten angeblich erst nach 10 Jahren unbrauchbar werden, würden aber nach seiner Ansicht sich viel früher abnutzen.

Hierauf wurden die für 1891 aufgestellte Bilanz mit dem Gewinn- und Verlustkonto sowie dem Geschäftsbericht mit Stimmeneinhelligkeit genehmigt, ebenso die Dividende auf 12,5 %, sofort zahlbar, festgesetzt und dem Aufsichtsrathe und der Direktion in derselben Weise die Entlastung für die vorjährige Geschäftsführung ertheilt.

Dortmund-Emskanal.

Das Abgeordnetenhaus erklärte in der Sitzung vom 22. d. Mts. die Denkschrift über den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen durch Kenntnissnahme für erledigt.

Verbesserung der Kanäle in Elsass-Lothringen.

Dem Bundesrath ist ein Gesetzentwurf für Elsass-Lothringen, betreffend die Verbesserung der Kanäle sowie die Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf denselben, zugegangen. Danach sollen zum Zweck der Verbesserung des Elsass-Lothringischen Kanalnetzes der Rhein-Moselkanal von der Französischen Grenze bis Strassburg, der Saarkanal einschl. der kanalisirten Saar bis zur Französischen Grenze, der Rhein-Rhonekanal von Strassburg bis Mülhausen und der Kolmarer Kanal vertieft und die auf den betreffenden Kanalstrecken vorhandenen Schleusen verlängert werden. Zu den Kosten sind die dafür bereits angewiesenen 714 483 ℳ zu verwenden und zur Beschaffung weiterer Mittel soll eine 3 % Rente begeben werden, deren Verzinsung und Tilgung durch eine Erhebung von Abgaben für Benutzung der verbesserten Kanalstrecken erfolgen sollen. Der Betrag der zu erhebenden Abgabe wird alljährlich durch das Etatsgesetz bestimmt.

Aus Russland.

Rjäsan-Koslow: Ausdehnung des Unternehmens.

Schon wiederholt ist auf die Projekte hingewiesen bezüglich der Vereinigung der Rjäsan-Koslower Bahn mit der dem Staate gehörigen Koslow-Ssaratower Bahn, sowie betreffend die Verlängerung der Bahn bis Uralsk nebst Anlage einer ganzen Reihe von Zufuhrbahnen und der Erbauung einer Bahn von Tambow bis Kamyschin an der Wolga, ohne dass Positives in dieser Beziehung mitgetheilt werden konnte. Gegenwärtig liegt nun der betreffende Allerhöchste Befehl vor und es lässt sich jetzt erst übersehen, was der Rjäsan-Koslower Bahn konzedirt worden ist.

In dieser Richtung bestimmt der Allerhöchste Befehl das folgende:

1. Die folgenden Eisenbahnstrecken zu erbauen, nämlich:

a) von Pokrowsk (am Asiatischen Ufer der Wolga) bis Uralsk, nebst Zweigbahnen nach Nikolajewsk und nach Alexandrowsk, als Schmalspurbahnen . . . . . 650 Werst,

b) von Tambow nach Kamyschin (Europäisches Wolgaufer) als Normalspurbahn, jedoch nach einem leichteren Typus . . . . . etwa 450 „

c) von Lebedjän nach Jeletz, Normalspurbahn leichteren Typus . . . . . etwa 80 „

d) schmalspurige Zufuhrbahnen zur Koslow-Ssaratower Bahn von Balanda, Petrowsk, Sserdobsk und Wolsk (am Europäischen Ufer der Wolga), bei diesen Zufuhrbahnen hat die Staatsregierung sich jedoch das Recht vorbehalten, die Herstellung derselben als Normalspurbahnen leichteren Typus fordern zu können, . . etwa 300 „

2. Zur Verbindung des Europäischen Theiles des Bahnnetzes mit demjenigen auf dem Asiatischen Ufer der Wolga befindlichen Theile ist eine Ueberfahrverbindung herzustellen, welche geeignet ist, während des ganzen Jahres, mit Ausnahme der Zeit des Hochwassers im Frühjahre, die Verbindung der beiden Ufer sicherzustellen. Es kann hierbei übrigens einschaltend bemerkt werden, dass dies wahrscheinlich eine recht schwer zu lösende technische Aufgabe sein wird, da ja bekanntlich die Wolga während des Sommers so weit von den Städten, die zur Zeit des Hochwassers direkt am Wasser und zum Theil im Wasser liegen, zurücktritt, dass dieselben bis zu 3 Werst vom Wasser entfernt liegen. Dieser Zustand tritt natürlich nur allmählich mit dem langsam sinkenden Wasser ein, so dass die Stadien, die zu überwinden sein werden, sehr mannigfach sind, namentlich da die Personenverbindung ununterbrochen stattfinden muss.

3. Hafenanlagen an folgenden Punkten zu erbauen und zwar in: Ssaratow, Kamyschin und Pokrowsk.

4. An den Hafenplätzen Niederlagsräume für Fische, Naphta und andere Waaren zu errichten, ferner in Koslow ein Naphtareservoir von 2 000 000 Pud herzustellen. Endlich an 47 Stationen Silospeicher für den Getreideverkehr mit einem gesammten Fassungsraume von 8 500 000 Pud zu erbauen.

Neben allen diesen Neubauten übernimmt die Gesellschaft auch die dem Staate gehörige und bisher auch staatlich verwaltete Koslow-Ssaratower Bahn in Pacht. Das Eisenbahnunternehmen, das bisher nur eine Bahn von 306 Werst Länge umfasste, wird nunmehr etwa 2 242 Werst verwalten und ausserdem noch all die kommerziellen Unternehmungen unterhalten. Dass die Gesellschaft damit ein sehr nahmhafter Faktor in der ökonomischen Entwickelung des Landes überhaupt und jenes Gebietes im besonderen geworden ist, liegt klar zu Tage, wenn man sich die Karte näher ansieht. Vor allen Dingen wird eine sehr wichtige Verbindung mit dem Uralfluss, der bisher nur bei Orenburg eine Verbindung mit dem Europäischen Eisenbahnnetze hatte, hergestellt. Damit werden weite und sehr fruchtreiche Gebiete dem Verkehr erschlossen, namentlich auch dem Verkehr vom Kaspischen Meere her auf dem Uralfluss ein neuer Weg zum Europäischen Markte eröffnet. Werden schon hierdurch sehr grosse Massen den Europäischen Stammbahnen der Gesellschaft zugeführt werden, so darf man ferner in den Bahnen, welche die Hafenplätze an der Wolga, Kamyschin und Wolsk mit in den Eisenbahnverkehr ziehen, weitere starke Hebel für die Entwickelung des Verkehrs und, was vom staatsökonomischen Standpunkte ja noch viel wichtiger ist, sehr namhafte Unterstützung für die Hebung der Landwirthschaft erblicken. Fraglich erscheint nur die Lösung bezüglich des gewählten Spurmaasses, namentlich soweit die Zufuhrbahnen zur Tambow-Ssaratower Bahn in Frage kommen, für welche die schmale Spur gewählt worden ist. Es darf nämlich nicht übersehen werden, dass jene Gebiete ausschliesslich Ackerbau treiben und daher auch vorzugsweise, vielleicht ausschliesslich Getreide produziren und zum Transport bringen. Getreide ist aber ein geringwerthiger Artikel, der grosse Nebenkosten, wie solche durch Umladung entstehen, schwer tragen kann. Wenn nun bei Uebergang von den Zufuhrbahnen auf die Hauptbahn alles Getreide umgeladen werden muss, so erwachsen hierdurch Kosten, die den Werth der Eisenbahnverbindung jedenfalls beeinträchtigen und dies um so mehr, als damit auch die Möglichkeit, das Getreide vom Absendeorte ab sofort in loser Schüttung befördern zu können, fast ausgeschlossen ist. Diese Erwägungen werden wohl auch die Staatsregierung veranlasst haben, in die Konzessionsbedingungen die Klausel aufzunehmen, dass die Zufuhrbahnen auf Forderung der Staatsregierung in Bahnen mit normaler Spur leichteren Typus umgestaltet bezw. sofort hergestellt werden müssen.

Was nun das Verhältniss der Gesellschaft zur Koslow-Ssaratower Bahn anlangt, so bestimmt der Allerhöchste Befehl, dass dieselbe der Rjäsan-Uralsker Bahn verpachtet werde bis zum 5. September 1947, an welchem dieselbe sammt allen anderen Bahnen, Anlagen und Einrichtungen an den Staat frei übergeht. Bis dahin hat die Gesellschaft an Pacht für die Koslow-Ssaratower Bahn jährlich 900 000 R. dem Staate zu zahlen, ferner aber aus den reinen Einnahmen, beginnend mit dem Jahre 1893, 460 000 R., welche Summe allmählich ansteigt bis zum Jahre 1904, in welchem die Einzahlung 2 100 000 R. beträgt. Dieser letztere Betrag ist dann weiter bis zum Schluss der Konzession zu entrichten.

Ueber die Verwendung der reinen Einnahmen enthält der § 23 der Konzessionsurkunde sehr ausführliche Bestimmungen, welche genau die Reihenfolge angeben, in der die vorhandene Reineinnahme zur Vertheilung kommt. Es würde zu weit führen, hier noch näher auf diese Fragen einzugehen, hier sei nur noch auf den wichtigen Punkt des Auskaufes der Bahn durch die Staatsregierung hingewiesen. In dieser Beziehung wird bestimmt, dass der Staat am 1. Januar 1905 jederzeit das Recht hat, die ganze Bahn durch Auskauf an sich zu bringen, wobei derselbe der Gesellschaft als Abfindungssumme denjenigen Kapitalbetrag zu zahlen hat, welcher sich ergibt, wenn man aus den besten 7 Betriebsjahren die 5 günstigsten ausscheidet, für diese einen Durchschnittswerth der reinen Einnahmen bildet und diesen mit 5 % kapitalisirt, nachdem zuvor der Betrag der Obligationenrente, ferner die Pachtsumme von 3 000 000 R. für die Koslow-Ssaratower Bahn in Abzug gebracht worden sind. Der so hergerechnete Abfindungsbetrag darf jedoch nicht geringer sein, als der zu 5 % kapitalisirte Betrag der à conto des ursprünglichen Aktienkapitals der Rjäsan-Koslower Bahn bewilligten Garantiesumme.

Sollte die Staatsregierung jedoch den Wunsch haben, noch früher in den Besitz der gesammten Bahnanlagen zu treten, so ist dieselbe Rechnung anzustellen für die Jahre 1884—1890, wobei jedoch nur der Rentenbetrag für diejenigen Obligationen in Abzug zu bringen ist, welche von der Rjäsan-Koslower Bahn zu jener Zeit schon emittirt waren.

Im übrigen enthält die Konzessionsurkunde eine grosse Anzahl sehr detaillirter Bestimmungen über die Tarifirung der Güter, Beaufsichtigung und Inspektion der Bahn seitens der Staatsregierung, über die Verwaltung der Elevatoren (Silospeicher), über die Erlaubniss, das erforderliche Baumaterial an Steinen, Grand, Sand, Lehm und Kalk kostenfrei von den Staatsländereien entnehmen zu dürfen, über die Erlaubniss, noch andere Zufuhrbahnen, Chausseen mit Genehmigung des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu bauen usw.

Es sei auch noch auf die Nr. 93 S. 889 vorigen Jahrganges unserer Zeitung hingewiesen, woselbst wir schon diesen Gegenstand zum Theil behandelt haben.

Es lässt sich nicht verkennen, dass die Unternehmung der Rjäsan-Koslower Bahn einen recht grossen Stil an sich trägt, es wird nun die Zukunft lehren müssen, wer von den beiden Parteien (vergl. Nr. 19 S. 207 d. Ztg.) schliesslich Recht behalten wird. Etwas steht jedenfalls fest, nämlich dass die Rjäsan-Koslower Bahn bisher ein blühendes Unternehmen war, ob es die Rjäsan-Uralsker Bahn in gleichem Maasse sein wird, bleibt abzuwarten.

Russische Südwestbahn: Ankauf der Zweigbahn nach Luzk.

Am 10. September 1890 wurde die 10,9 Werst lange Bahn, welche die Stadt Luzk mit der Station der Südwestbahnen Kiwerzi verbindet, eröffnet. Die Bahn war damals eben von dem Kriegsministerium erbaut worden und wurde der Südwest-Eisenbahngesellschaft schon damals gleich in Verwaltung gegeben. Gegenwärtig ist nun eine Vereinbarung zwischen der genannten Eisenbahngesellschaft und der Staatsregierung dahingehend zustande gekommen, dass jene kleine Zufuhrbahn von der Südwestbahn angekauft werde, zu welchem Zwecke die Staatsregierung der Bahn das erforderliche Kapital im Betrage von 123 648 R. unter der Bedingung darleiht, das dasselbe aus den reinen Betriebseinnahmen der Südwestbahn verrentet und getilgt werde. Im übrigen sollen die gesammten Rechnungen über die Betriebskosten, die Verwendung und Tilgung des Anlagekapitals so geführt werden, als sei das gegenwärtig durch den Allerhöchsten Befehl vom 6. Januar 1892 geschaffene Verhältniss bereits seit der Betriebseröffnung vorhanden gewesen.

Fahrvergünstigung für Studirende der militärisch-medizinischen Akademie.

Mittelst Allerhöchsten Befehls vom 20. Dezember 1891 wird angeordnet, dass die den Aerzten des Militär- und Marineressorts gewährte Vergünstigung bei Eisenbahnfahrten, wonach dieselben bei Lösung eines Billets III. Klasse das Recht erwerben, die II. Wagenklasse zu benutzen, auszudehnen ist auch auf diejenigen Personen, welche noch als Studirende der militärisch-medizinischen Akademie angehören.

Verschiedenes.

Ramazan-Ausflug nach Konstantinopel.

Für den am 9. April nach Konstantinopel stattfindenden Ausflug übernimmt, wie wir bereits mitgetheilt, das Fahrkarten-Stadtbüreau (Hotel Hungária) in Budapest gegen vorherige Einsendung eines Angeldes von 50 fl. Bestellungen für Schlafplätze gegen Entrichtung der entfallenden Gebühr von 16 fl. nur bis 1. April; spätere Meldungen können nicht berücksichtigt werden. Fahrpreise mit gänzlicher Verpflegung unterwegs in Restaurationswagen nach Konstantinopel und während des 5 tägigen Aufenthaltes in Konstantinopel: I. Klasse 195 fl., II. Klasse 160 fl. und ohne Verpflegung: I. Klasse 120 fl., II. Klasse 90 fl. Programm gratis.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsrath de Cuvry in Berlin ist die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Direktionsbezirk Bromberg) in Berlin verliehen worden.

Dem Regierungs-Baumeister Schmale in Uerdingen ist unter Beilegung der Befugnisse eines Abtheilungs-Baumeisters die selbständige Leitung des Umbaues des Bahnhofs Uerdingen übertragen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Betriebsüberlassungen.

Uebergang der Eisenbahnstrecke Cottbus-Guben in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Am 1. April 1892 wird die zur Zeit dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt zugehörige Bahnstrecke Cottbus-Guben mit den Stationen Peitz (Halle-Sorau-Gubener Bahnhof) und Kerkwitz in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übergehen und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cottbus unterstellt werden.

Anträge und Mittheilungen, welche die Strecke Cottbus-Guben betreffen, sind vom genannten Zeitpunkte ab an uns bezw. an das Betriebsamt zu Cottbus zu richten.

Berlin, den 24. März 1892. (579MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung in Nr. 24 der Vereinszeitung — Inser.-Nr. 530 — bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Enzersdorf bei Staatz-Poysdorf am 17 d. Mts. wieder eröffnet worden ist.

Wien, am 26. März 1892. (580)

3. Güterverkehr.

Fortan treten von Dahmsdorf-Müncheberg nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für Kies ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, deren Anwendung von der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen abhängig ist.

Ueber die Höhe der Ausnahmesätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 22. März 1892. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Basel B. B. und R. B. wird vom 1. k. Mts. ab in den Ausnahmetarif 3 (Eisen und Stahl etc.) des Westdeutschen Verbandes einbezogen.

Näheres ist in den Tarifstationen zu erfragen.

Hannover, den 24. März 1892. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn-Württembergischer Verkehr. Zum Main-Neckarbahn-Württembergischen Gütertarife tritt am 1. April l. J. der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Tarifentfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Wixhausen der Main-Neckarbahn und Altensteig der Württembergischen Bahn, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen.

Darmstadt, den 21. März 1892. (583)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit dem 1. April d. J. wird im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) die zwischen den Stationen Beurig-Saarburg und Taben gelegene Haltestelle Serrig, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet war, für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach Serrig bleibt dagegen bis auf weiteres ausgeschlossen.

Von dem eingangs genannten Tage ab kommt daher die in dem Lokalgütertarif für den Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) und in den direkten Gütertarifen mit diesem Bezirk für die Haltestelle Serrig enthaltene beschränkende Bestimmung in Wegfall.

Köln, den 26. März 1892. (584)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Bromberg. Am 1. April 1892 wird zu dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg vom 1. Juli 1890 der Nachtrag IV herausgegeben. Derselbe enthält u. a. abgekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Bromberg, Entfernungen für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie Berichtigungen von Frachtsätzen für Eisen des Sp.-T. II nach Stargard i. Pm. Soweit durch letztere Frachterhöhungen entstehen, treten dieselben erst am 1. Juli 1892 in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 30 ₰ bezogen werden.

Elberfeld, den 23. März 1892. (585)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. April 1892 tritt zu dem Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen vom 1. Januar 1892 der Nachtrag II in Kraft. In denselben sind die für diesen Verkehr in Frage kommenden besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, Besonderen Tarifvorschriften usw. aufgenommen. Ausserdem enthält der Nachtrag, welcher zum Preise von 20 ₰ durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden kann, Frachtsätze der Klasse 7 b (Roheisen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern) für die Station Neumühl, sowie die Einbeziehung der Station Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Elberfeld, den 24. März 1892. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc.-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Tariftabellen und Ausnahmetarife sowie Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 24. März 1892. (587)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 8. Mai d. J. ab werden die Entfernungen für Hockenheim-Lampaden-Nittel und -Pluwig, und vom 24. d. Mts. ab die Entfernungen für Schliengen-Neunkirchen und -Ahaus berichtigt.

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 24. März 1892. (588)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. April d. J. tritt der 4. Nachtrag zum **Lokal-Gütertarif** für den Bezirk der **Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln** vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung zu II B. Besondere Tarifvorschriften.
2. Aenderungen zu II D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw.
3. Ergänzungen zu II E. d. und F. b. Entfernungstabellen und Tariftabellen.
   Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Merchweiler sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Kempen, Mörs und Viersen.
4. Aenderungen und Ergänzungen zu II F. c. Ausnahmetarife.
5. Berichtigung.

Die in dem Abschnitt II D. a des Tarifs unter Nr. 12 D. (Seite 18) aufgeführte Bestimmung, betreffend Erhebung einer Ueberfuhrgebühr für Stückgüter, welche bei der Güterabfertigungsstelle Herbesthal für Belgische Stationen aufgeliefert werden oder daselbst mit direkten Frachtbriefen nach Belgischen Stationen zur Umkartirung gelangen usw., wird infolge Einführung direkter Frachtsätze zwischen der Station Herbesthal und den Belgischen Stationen im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr durch diesen Nachtrag, jedoch erst auf dem 1. Juli 1892, aufgehoben. Die Entfernungen und Tarifsätze für Merchweiler treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr, welche besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 30. März 1892. (589)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch) - Erfurt und anschliessende Privatbahnen** vom 1. April 1889 tritt am 1. April d. J. der 9. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a.: Aenderungen und Ergänzungen zu II D. b. Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger (II E.) und Aenderungen und Ergänzungen zu II F. b. Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 30. März 1892. (590)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Alte und neue Stricke (Seile) von Hanf, Bast und Jute in Mengen unter 5 000 kg tarifiren im Verkehr von Russland nach Deutschland und den Niederlanden vom heutigen Tage ab zur II. Stückgutklasse.

Bromberg, den 22. März 1892. (591)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Verkehr Berlin - Erfurt. Am 1. April d. J. gelangt ein neuer Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Durch denselben wird der gleichnamige Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen aufgehoben, mit Ausnahme der Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Rogsen-Meseritz-Röhrfeld. Für diese Stationen treten die neuen Entfernungen, soweit sie niedriger sind als die seitherigen, erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Zielenzig-Meseritz in Kraft.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze herbeigeführt werden, gelten dieselben erst vom 1. Juli 1892 ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen der Tarif zum Preise von 3 ℳ zu haben ist.

Erfurt, den 25. März 1892. (592)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. erscheint zum Badischen Gütertarife der 3. Nachtrag. Derselbe enthält ausser einigen früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen u. a. die infolge Einführung der Mitteleuropäischen Zeit mit dem 1. April d. J. eintretenden Aenderungen der besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement hinsichtlich der Zeiten für die Annahme, Avisirung und Abgabe der Güter. Der Nachtrag ist durch unsere Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 24. März 1892. (593)
Generaldirektion.

Staatsbahn - Verkehr Altona - Magdeburg. Die im Gütertarif zum vorbezeichneten Verkehr für Steinsalz und Siedesalz zur überseeischen Ausfuhr bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger von den Stationen Aschersleben, Baalberge, Bernburg, Egeln, Schönebeck und Stassfurt nach den Stationen Flensburg und Kiel in Höhe von 0,83 bezw. 0,71 ℳ für 100 kg bestehenden Ausnahme - Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab auf **0,75** bezw. **0,64** ℳ für 100 kg ermässigt.

Altona, den 24. März 1892. (594)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güter-Verkehr. (Tarifheft 1 und 2 betreffend.) Vom 10. Mai 1892 ab finden zur Erzielung einer zweckentsprechenden Ausnutzung der offenen Güterwagen die Frachtsätze der Ausnahmetarife für Steine des Spezialtarifs III (Tarifheft 1 Nr. 15, Tarifheft 2 Nr. 20), sowie für Schleifholz (Tarifheft 2 Nr. 6) allgemein nur bei Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen Anwendung. Für die im Tarifhefte 1 aufgenommenen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen ist diese Tarifmaassnahme bezüglich des Ausnahmetarifes Nr. 15 für Steine des Spezialtarifes III bereits am 1. März d. J. in Kraft getreten.

Dresden, den 24. März 1892. (595)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. In den vom 1. April l. J. ab gültigen Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I vom 1. April 1890, ist ein Spezialtarif für bestimmte Stückgüter neu aufgenommen worden, welcher vom 1. April l. J. ab allgemein an Stelle der bisherigen betr. Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter in Gültigkeit tritt.

Der Frachtberechnung für die Güter dieses Spezialtarifs sind bis auf weiteres die seitherigen Frachtsätze der betr. Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter zu Grunde zu legen.

Darmstadt, den 23. März 1892. (596)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nassau-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der II. Nachtrag zum Tarif des vorgenannten Verkehrs in Kraft, welcher Frachtsätze für die Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster enthält. Die gleichzeitig in den Nachtrag aufgenommenen Frachtsätze für die Stationen Rohnstadt und Laubuseschbach treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung derselben in Wirksamkeit.

Frankfurt a/M., den 25. März 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M. (597)

Nassau-Württembergischer Güterverkehr. Der mit Gültigkeit vom 1. April d. J. zur Ausgabe kommende Nachtrag 2 zum Nassau-Württembergischen Gütertarif enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Altensteig der Württembergischen Staatsbahn und Bleidenstadt, Chausseehaus, Dotzheim, Hahn-Wehen, Ernsthausen, Essershausen, Freiensfels und Weilmünster des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M., ferner anderweite erhöhte vom 1. Mai d. J. ab gültige Frachtsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (598)

Frankfurt a/M., den 23. März 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. April 1892 gelangt zum diesseitigen Lokal - Gütertarife der Nachtrag 2 zur Ausgabe. Insoweit hierdurch vereinzelt Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Juli d. J. ab. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güter - Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz. Durch genannte Dienststellen können auch Exemplare des Nachtrages zum Preise von 0,25 ℳ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 26. März 1892. (599MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Mais. Zu dem mit Gültigkeit vom 5. Februar bis 30. Juni 1892 eingeführten Ausnahmetarif für Mais von den Deutschen Seehafenstationen ist ein Ergänzungsblatt zur Ausgabe gelangt. Dasselbe kann von den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.

Berlin, den 26. März 1892. (600MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. erscheint zum Tarifheft Nr. 1 (Verkehr mit dem Direktionsbezirk Bromberg) der Nachtrag I. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn, neue Entfernungen für die Stationen der Strecke Labiau-Tilsit des Direktionsbezirks Bromberg und geänderte Entfernungen für die von dieser Strecke beeinflussten Stationen der Strecke Tilsit-Memel, sowie endlich Aenderungen und Ergänzungen der Vorbestimmungen und der Ausnahmetarife.

Druckexemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, im März 1892. (MG601)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Preussisch - Bayerischer Viehverkehr. Am 1. April d. J. wird ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Grossvieh in Wagenladungen zwischen Irrenlohe und Schöningen eingeführt, welcher 9,81 ℳ für das Quadratmeter Ladefläche beträgt.

Erfurt, den 26. März 1892. (602)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

In betreff des durch den Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, zum 1. April d. J. allgemein zur Einführung kommenden Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter geben wir bekannt, dass vom genannten Zeitpunkt ab die Fracht für die daselbst bezeichneten Stückgüter in unseren Lokalverkehren sowie im Wechselverkehr zwischen beiden Bahnen mit geringen Ausnahmen nach den in den Tarifen für vorbezeichnete Verkehre enthaltenen Sätzen der Wagenladungsklasse A 1 berechnet wird. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Lübeck, den 26. März 1892. (603)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion
der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den direkten Güterverkehr mit den Badischen Uferstationen des Bodensees im Südwestdeutschen Verbande vom 1. Oktober 1890 ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der Nachtrag II ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für bestimmte Stückgüter.

Karlsruhe, den 26. März 1892. (604)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Generaldirektion.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 2. Am 1. April d. J. treten zwischen Wien nebst Vororten und mehreren Stationen des Direktionsbezirks Berlin, sowie Berlin Anh.-Dresd. Bhf. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 B für Kleie etc. in Kraft. Näheres hierüber ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 26. März 1892. (605)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 2. Am 1. April d. J. treten zwischen Iglau und Okrisko einerseits und Friedeberg a. Qu. andererseits ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2 A und 2 D für Holz etc. in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Verbandsstationen zu erfahren ist.

Breslau, den 26. März 1892. (606)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt der X. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Etzleben und Krölpa-Ranis des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Elberfeld, den 27. März 1892. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kohlenverkehr von Rheinland und Westfalen nach der Prinz Heinrichbahn. Am 1. April d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. nach Stationen der Prinz Heinrichbahn der I. Nachtrag in Kraft, enthaltend theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Athus, Petingen, Rodingen und Rodingen Grenze. Derselbe kann von den Versandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 27. März 1892. (608)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten für Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies, Braunstein und Kupfererzabbrände im Verkehr von Elbingerode a. H. nach Buckau, Sönebeck, Schöningen, Stassfurt und Trotha Ausnahmesätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren sind.

Hannover, den 26. März 1892. (609)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Krakau loco und transit	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 171 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Krakau loco und transit	166 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Krakau loco und transit	218 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. März 1892. (610)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für den Lokal-Güterverkehr unserer Bahn in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher bei unserer Station Tangermünde käuflich zu erlangen ist, enthält:

a) Berichtigung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife,
b) eine neue Tariftabelle, durch welche die Frachtsätze der Eilgut-, Stückgut- und der allgemeinen Wagenladungsklassen, sowie der Spezialtarife A 2 und III ermässigt werden,
c) Ermässigung des Wägegeldes für Wagenladungsgüter von 1 ℳ auf 75 ₰ für den Wagen.

Tangermünde, den 28. März 1892. (611L)
Die Direktion
der Stendal-Tangermünder Eisenbahngesellschaft.
Ulrichs.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den **Französisch-Belgisch-Deutsch-Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarisch-Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch-Orientalischen Personen- und Gepäckverkehr** treten am 1. April d. J. neue Tarife in Geltung und zwar:

Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen sowie
Theil II, Hefte A, B, C, D und E, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Französischen und Belgischen Stationen einerseits und Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Rumänischen, Serbischen, Bulgarischen und Orientalischen Stationen andererseits.

Strassburg, den 21. März 1892. (612)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Neustrelitz - Wesenberg - Mirower Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt eine direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen den diesseitigen Stationen Mirow und Wesenberg einerseits und den Stationen Berlin (Stett. Bahnhof), Strelitz und Neubrandenburg der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin andererseits in Kraft.

Wesenberg, den 28. März 1892. (613)
Der Vorstand.

---

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Die XXXII. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 28. April 1892 Vormittags 10 Uhr in Wien im Büreau der Gesellschaft I Elisabethstrasse Nr. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses,
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses,
3. Wahl des Revisionsausschusses,
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:

in Wien: bei der Centralkasse der Böhm. Westbahn I Elisabethstrasse Nr. 9,
in Prag: bei der Betriebshauptkasse und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a/M.: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne
und in Berlin: bei der Direktion der Diskontogesellschaft

und zwar in Wien bis zum 14. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 13. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, 24. März 1892. (614)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

6. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichsanzeiger“ vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“, sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung“ vom 7. April 1891 Nr. 285 Abendausgabe veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen“ soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 20 Güterzug-Gepäckwagen,
b) 40 Rädersätzen für Wagen,
c) 100 Flussstahl-Spiralfedern und
80 Flussstahl - Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen usw. für Wagen können zu 2 ℳ, für Rädersätze und Federn zu je 1,50 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ und „Federn“ versehen, portofrei zu dem auf den 8. April d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 24. März 1892. (615)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Tender-Locomotive.

Eine gebrauchte, aber wohlerhaltene und noch betriebsfähige normalspurige **Tender-Locomotive** wird zu kaufen gesucht. Gefällige Offerten mit Angabe der Cylinder-Dimensionen, der concessionirten Kesselspannung, der Heizfläche und des Adhäsionsgewichtes unter W. W. 3513 an H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8 erbeten.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Werkstatts-Aufseher.

In hiesiger Hauptwerkstatt ist die Stelle eines **Werkstatts-Aufsehers** zu besetzen. Anfangsgehalt 1300 ℳ Pensionsberechtigung. Bewerber, welche als Maschinenbauer oder Schlosser gelernt, bereits Aufsichtsdienste in einer Eisenbahnwerkstatt geleistet haben und den neuesten Vorschriften für die Prüfung von Werkführern in Werkstätten Königl. Preussischer Staatsbahnen entsprechen können, wollen ihren Lebenslauf unter Beifügung von Zeugnissabschriften bis zum 31. d. Mts. beim Unterzeichneten einreichen.

Lübeck, den 15. März 1892.

Der **Maschineninspector der Lübeck-Büchener Eisenbahn.**

Queisser.

Soeben erscheint:

9000 Abbildungen. **16 Bände geb. à 10 M. oder 256 Hefte à 50 Pf.** **16000 Seiten Text.**

Brockhaus' Konversations-Lexikon.

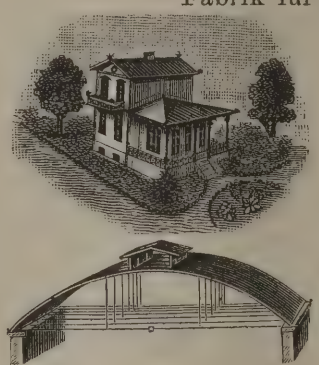
14. Auflage.

600 Tafeln. **300 Karten.**

120 Chromotafeln und 480 Tafeln in Schwarzdruck.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,

Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,

Berlin N., Usedomstrasse 8,

Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674

Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.

Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.

Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken

DÄCHER, HALLEN

vollständige eiserne Bauwerke aller Art

Wilh. Tillmanns

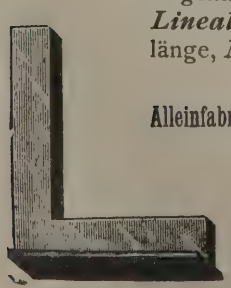
Remscheid.

Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt

Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, Damm-Aschaffenburg (Bayern)

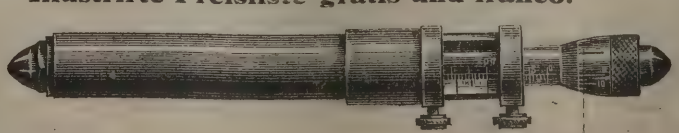
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen



Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 27. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. April 1892.

Inhalt:

Moritz Hilf.
Preuss. Gesetzentwurf, betreff. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Ab- und Zurechnung von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Verkehrsrückgang und Betriebskoëffizient der Oesterr. Eisenb.
Ernennung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes.
Schmalspurige Lokalbahnen in Steiermark.
Tariferhöhungen bei den K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Zahnradbahn auf den Schneeberg.
Konzession für die Dampftramway nach Hütteldorf.
Eisenbahn von Schwarzenau nach Zwettl.
Betriebseinnahmen der Ungar. Eisenbahnen im Januar und Februar d. J.
Betriebseinnahmen der grösseren Oesterr. Eisenb. im Februar d. J.
Zwei Steuerprozesse der Kaiser Ferdin.-Nordb. (Entscheid.).
Verkehr aus den Balkanländern nach Ungarn.
Generalversamml. der Lokalbahn Budapest-Szt. Lörincz.
Hochverzinsliche Eisenb.-Aktien.
Börsenbericht.
Aus Sachsen:
Aus dem Sächsischen Landtage.
Aus Frankreich:
Stand des Bahnnetzes am 1/1. 92.
Betriebseröffnung.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Nationale Schmalspurb.-Ges.
Das neue Lokal- und Strassenbahngesetz.
Neubaulinie Argenteuil-Mantes.
Nachnahmesendungen.
Aus Grossbritannien:
Neuer Zug mit Korridorwagen.
Verwaltungsrath des Manchester Schiffskanals.
Aktionäre der Regents Kanal City und Docks-Eisenb. in London.
Gesetzesvorlage der Manchester, Sheffield u. Lincolnshire Bahn. betr. ihren Anschluss an London.
Der Parlamentssatz für Fahrkarten III. Klasse.
Die Frage der Dienstdauer der Englischen Eisenbahnbeamten.
Neue Speisewagen.
Das Eisenbahn-Feldlazarethkorps der Caledonischen Bahn.
Neue Bestimmungen über Zeitkarten auf der Nordbahn.
Aus Russland:
Verletzungen der Dienstpflicht im Eisenbahndienst.
Eisenbahnkongress d. Russischen Bahnverwaltungen.
Einheitliche Eisenb.-Medizinalverordnung.
Warschau-Terespoler Eisenbahn: Verstaatlichung.
Verkehrsministerium: Personalnachrichten.
Aus Afrika:
Algerien.
Aus Nordamerika:
Ein Central-Bahnhofsgebäude für Chicago.
Bücherschau:
Dr. Julius Pieck, Von Hamburg nach San Francisco.
Todtenschau:
Louis Schwartzkopff †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Generalversammlungen.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Moritz Hilf.

Ein Lebensbild von Miles Ferrarius.

Am 1. d. Mts. ist nach einem an Arbeit und Segen gleich bewegten Leben und Wirken im Amte ein Mann in den wohlverdienten Ruhestand getreten, der in den weitesten Eisenbahnkreisen sich bekannt gemacht und in der Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens sich einen hervorragenden Platz für alle Zeiten gesichert hat: der langjährige Betriebsdirektor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Wiesbaden, das frühere technische Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Wiesbaden, Herr Geheimer Regierungsrath Hilf. Wenn wir in nachstehendem es unternommen haben, aus diesem Anlass einen Rückblick auf das Leben und Wirken dieses ausgezeichneten, wackeren Berufsgenossen und biederen Menschen zu werfen, so glaubten wir dies sowohl der Pietät gegen den Genannten, als auch dem Interesse der Leser schuldig zu sein.

Hilf wurde am 14. Dezember 1819 zu Limburg a. d. Lahn als Sohn einer noch heute dort angesehenen Nassauischen Familie geboren. Nach mannigfachen Kreuz- und Querzügen wurde er an das Polytechnikum zu Karlsruhe geschickt, um sich daselbst mit den Ingenieurwissenschaften vertraut zu machen. Mit dem nöthigen Fundament ausgerüstet, konnte Hilf alsbald darauf bei dem Ober-Baudirektor Denis und zwar bei dem Bau der Pfälzischen Bahnen erfolgreiche Beschäftigung finden.

Als die Englische Rhein-Lahn-Eisenbahngesellschaft (Linie Wiesbaden-Oberlahnstein-Wetzlar) in ihren vertragsmässig übernommenen Verpflichtungen immer lässiger geworden war, sah sich die damalige Herzoglich Nassauische Regierung genöthigt, selbst einzugreifen; am 1. April 1857 übernahm Hilf als Oberingenieur die Leitung und Weiterführung dieser Bauten. Im Oktober 1858 bereits zum Herzoglich Nassauischen Baurath ernannt, wurde er in den Nassauischen Staatsdienst übernommen. Der Staat baute von da ab die von der Englischen Gesellschaft vernachlässigten Linien auf eigene Kosten.

Im Jahre 1862 wurde Hilf zum technischen Betriebsdirektor der Nassauischen Staatsbahnen (Mitglied der Herzog-

lich Nassauischen Eisenbahndirektion), im Jahre 1867 zum Mitgliede der Königlich Preussischen Eisenbahndirektion zu Wiesbaden ernannt.

Bei der im Jahre 1880 erfolgten Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung in Preussen, durch welche die bis dahin bestandene Königliche Eisenbahndirektion zu Wiesbaden aufgehoben wurde, schlug Hilf eine Versetzung in eine grössere Eisenbahndirektion und Berufung in eine bauleitende Stellung in einer solchen aus und blieb von da ab in der Stellung des Betriebsdirektors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes zu Wiesbaden. Hilf hatte die Genugthuung, dass ihm in seiner letzteren Stellung alte Mitarbeiter aus Nassauischer Zeit, wie Baurath Usener und Eisenbahndirektor Wagner, treu zur Seite belassen wurden. Sein langjähriger Amtsgenosse aus den Zeiten der Nassauischen Eisenbahn, der frühere Vorsitzende derselben und spätere Königlich Preussische Eisenbahn-Direktionspräsident Heinrich Hendel ist vor einigen Jahren durch den Tod von seiner Seite gerissen worden.

Von der Preussischen Regierung wurde Hilf mehrfach durch Ordensverleihungen ausgezeichnet und mit dem Titel eines Geheimen Regierungsrathes bedacht.*)

Hilf's Name und Wirken ist so eng verknüpft mit der Geschichte der Nassauischen Eisenbahn, dass wir nicht umhin können, einige Hauptzüge aus der Geschichte derselben und ihrer Oberbauanlagen hier anzuführen.

Die Nassauische Eisenbahn, welche bekanntlich durch die Ereignisse des Jahres 1866 dem Preussischen Staatseisenbahnnetz angegliedert wurde, ist in verschiedenen Zeitabschnitten gebaut und demgemäss streckenweise dem Betrieb übergeben worden. Die älteste Strecke ist die 30,85 km lange Linie Wiesbaden-Rüdesheim, — seit 1856 in Betrieb —, welche der Englische Ingenier Vignolles in ihrem Bau geleitet hat; die Bahnstrecke Lahnstein-Ems wurde s. Zt. von dem Baurath Haas gebaut.

Die sämmtlichen übrigen Strecken der Nassauischen Eisenbahn (Lahn- und Rheinbahn) sind dagegen von Hilf in seiner Eigenschaft als technischem Mitglied der damaligen Nassauischen Eisenbahndirektion, nachmaligen Königlich Preussischen Eisenbahndirektion zu Wiesbaden, projektirt und ausgeführt worden. Die Strecken: Rüdesheim-Oberlahnstein wurden im Februar 1862, Oberlahnstein-Nassau 1859, Nassau-Limburg im Juli 1862, Limburg-Weilburg im Oktober 1862, Weilburg-Wetzlar im Januar 1863 dem Betrieb übergeben. Ursprünglich in ihrer ganzen Länge nur mit einem Geleise versehen, wurde vom Jahre 1868 ab die Hauptbahn nach und nach mit den zweiten Geleisen ausgerüstet.

Durch Gesetz vom 3. Mai 1872 ging endlich die Taunusbahn auf den Preussischen Staat und in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Wiesbaden über.

Die älteste Strecke der Bahn war somit die im Jahre 1838 erbaute Taunusbahn mit den Strecken Frankfurt-Castel-Kurve nebst den Zweigbahnen Kurve-Biebrich und Kurve-Wiesbaden geworden.

Während auf den alten Strecken meist breitbasige und Stuhlschienen von verschiedenem Gewicht und Höhe auf Querschwellen Anwendung gefunden haben, sind die übrigen Strecken der Bahn nach dem eisernen Oberbausystem Hilf gebaut und bereits im Jahre 1877 im ganzen 147 177 laufende Meter in diesem System ausgeführt worden.

In der Geschichte des sogenannten „eisernen Langschwellen-Oberbaues wurde der Englische Ingenieur Barlow, welcher im Jahre 1855 das System der Langschwelle zuerst zur Anwendung brachte, als Erfinder derselben genannt. Im Jahre 1865 brachte in Deutschland Hartwich eine aus der breitbasigen Schiene abgeleitete Form zuerst bei der Rheinischen Eisenbahn zur Anwendung, welche im Jahre 1866 von Winkler und 1868 von Zores zu weiteren Systemen verarbeitet wurden.

Fast zu gleicher Zeit wie Hartwich — im Jahre 1865 — erlangte der von Hilf erfundene, zweitheilige eiserne Langschwellen-Oberbau eine lebensfähige Gestalt.

Hilf gilt daher mit Recht als der Vater des sogenannten eisernen Langschwellen-Oberbaues. Schon seit 1864 hatte er unausgesetzt sich mit dieser Erfindung beschäftigt.

Die Frage des eisernen Oberbaues ist seiner Zeit in erster Reihe nicht aus dem Bedürfnisse konstruktiver Vervollkommnung, sondern aus ökonomischen Rücksichten entstanden. Die Erwägung, dass der immer mehr sich steigernde Bedarf an hölzernen Schwellen den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen wesentlich vertheuern musste, führte Hilf zur Erfindung seines eisernen Systems. Hilf spricht sich hierüber in der Einleitung seiner im Jahre 1876 erschienenen Schrift: „Das eiserne Oberbausystem Hilf.“ Wiesbaden, Kreidel's Verlag, folgendermaassen aus:

„Hierneben bringen die erheblichen Ersparnisse bezüglich der Unterhaltungs- und Erneuerungskosten und die bei dem Massenkonsum nothwendig fortschreitende Vertheuerung des Holzes für die Folge ein ferneres, wirthschaftlich bedeutendes Moment zu Gunsten der eisernen Systeme hinzu; bei der derzeitigen Lage des Eisenmarktes stellen sich selbst die Kosten der ersten Anlage nicht unwesentlich niedriger als diejenigen für Holzschwellen-Oberbau.“

Im wesentlichen wollte Hilf drei Forderungen genügen:

1. der unmittelbaren und gesicherten Uebertragung der Zugbelastung in gleichmässiger und fortdauernder Weise auf eine ausreichend grosse Fläche der Bettung,
2. der Erhöhung der Betriebssicherheit durch ausschliessliche Verwendung eiserner Konstruktionstheile,
3. der Verringerung der Erneuerungs- und Unterhaltungskosten durch Ausschluss des Holzes.

Die im Laufe der Jahre gemachten Erfahrungen, welche zeigten, dass die Längsrippe des Hilf'schen Systems zur Vermehrung der Tragfähigkeit der Unterschiene nicht erforderlich ist, weil der Bettungskies den Druck genügend aufnimmt und weil sie den von der Unterschiene umfassten Bettungskörper noch einmal theilt und darum weniger widerstandsfähiger macht (vergl. Vortrag des Geh. Raths E. Grüttefien in der Versammlung des „Iron and steel Instituts“ zu Düsseldorf 25.—28. August 1880 Nrn. 69, 71 und 73 der „Deutschen Bauzeitung“ Jahrg. 1880), haben sich die Nachfolger Hilf's, Hohenegger und Menne, zu Nutze gemacht und deshalb in ihren abgeleiteten Systemen die Mittelrippe fortgelassen.

Mögen auch die im Laufe der Jahre weiter angewandten Systeme eines Haarmann, Vautherin u. a. m. den gesteigerten Anforderungen der Technik entsprochen haben, das Verdienst Hilf's wird hierdurch keineswegs verringert, da seine Erfindung grundlegend und bahnbrechend für die vervollkommneten Systeme anderer geworden ist. Und in diesem Sinne hat sich Hilf in der Geschichte des gesammten Eisenbahnwesens ein Denkmal gesetzt, das auch die weitere Anwendung seines Systems dauernd überleben wird.

Hilf's eiserner Oberbau ist in Belgien, Deutschland, Schweden, der Schweiz (Centralbahn und Gotthardbahn) und in den Niederlanden vielfach zur Anwendung gelangt.

Auf der im Jahre 1884 zu Berlin abgehaltenen Technikerversammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen wurde bei Berathung der Frage I 9 bezüglich der Erfahrungen über die einzelnen eisernen Oberbau-Konstruktionen nach dem Langschwellen-, Querschwellen- und gemischten System in Bezug auf Betriebssicherheit, gute Lage des Geleises in Höhe, Richtung und Spurweite, Unterhaltungskosten,

*) Zunächst wurde er mit dem Rothen Adlerorden 4. Klasse, bald darauf mit demselben Orden 3. Klasse mit der Schleife dekorirt; nach Fertigstellung der Linie Wetzlar-Lollar und Ems-Coblenz (Rheinbrücke bei Hochheim) wurde Hilf mit dem Kronenorden 2. Klasse ausgezeichnet; bereits lange vorher hatte er den Titel eines Geheimen Regierungsrathes erhalten.

An ausserpreussischen Orden besitzt Hilf den Nassauischen Adolfsorden 3. Klasse, den Bayerischen Verdienstorden vom heiligen Michael 2. Klasse, den Russischen St. Annenorden 3. Klasse und den St. Stanislausorden 2. Klasse.

Bettung, Formen, Gewichte, Verbindungstheile und Dauer der Schwellen festgestellt: „dass die Verwendung des eisernen Oberbaues im allgemeinen sich noch auf dem Standpunkte der Versuche befinde und daher endgültige Schlüsse über den Vorzug des einen oder anderen Systems nicht gezogen werden könnten."

Nachdem wir uns nunmehr mit dem wissenschaftlichen Verdienste Hilf's in seinem Berufe beschäftigt haben, wollen wir von dem Berufsgenossen und Menschen Hilf ein Bild zu entwerfen versuchen. Ueberaus reich an seltenen Lichtblicken ist das Leben dieses einfachen und schlichten Mannes gewesen, wenngleich ihm auch mannigfache Prüfungen nicht erspart geblieben sind. Wie der unermüdliche Mann in seinem Amte, zu welchem ihm einst das Vertrauen seines Herzogs berufen hatte, nach der Einverleibung des Herzogthums Nassau in den Preussischen Staat auch seinem nunmehrigen Könige und Kaiser in derselben Anhänglichkeit und Treue weiter gedient hat und mit seinem praktischen Scharfblicke nichts ausser Betracht liess, was zur Förderung seiner Verwaltung gereichen konnte und wie er dabei keinen seiner Berufsgenossen, Untergebenen und Freunde vergass und jedem, der seiner bedurfte, in Rath und That hilfreiche Dienste zu leisten immer bereit war, dies bleibt in der dankbaren Erinnerung aller, die ihm jemals nahe gestanden haben. Mit Recht wird Hilf auch das Verdienst zugeschrieben, nach Ausbruch des Krieges seinem Lande die vielen Tunnels (2 auf der Rhein-, 20 auf der Lahnbahn) durch sein entschiedenes Auftreten unversehrt erhalten zu haben, indem er in Audienz bei seinem Landesfürsten von der beabsichtigten Sprengung und Zerstörung der sämmtlichen Tunnels, welche thörichte Rathgeber des Herzogs ins Auge gefasst hatten, dringend abgerathen haben soll. Sein Heimathland Nassau hat ihm diese patriotische That nicht vergessen.

Mit einem ewig gleichen Eifer, einer unermüdlichen Ausdauer und Pünktlichkeit lag er seinen Berufspflichten ob, und seine bewunderungswürdige Arbeitskraft und Rüstigkeit verdankte er, wie er selbst oft sagte, seinem regelmässigen Leben. Dem Verfasser dieser Zeilen, welcher den würdigen Mann in alter Anhänglichkeit noch vor Jahresfrist in seinem Schreibzimmer aufsuchte und dort in derselben Rüstigkeit wie vor 10 Jahren antraf, äusserte er scherzhaft im Nassauischen Dialekt: „Mer fahre noch wie friher, hibbe, und der ‚bese Hesse' dribbe!" (Die Hessen sind die geborenen Wettbewerber der Nassauer auf dem linken Rheinufer.) In demselben Maasse wie Hilf mittheilsam in seinen Gesprächen war, in noch grösserem Maasse war er auch schweigsam mit seiner Feder.

War sein Haus und seine Familie lange Jahrzehnte ein gesuchter Mittelpunkt für einen auserlesenen Kreis der Nassauischen Gesellschaft und seiner Amtsgenossen und vieler Freunde, so verstand er es auch, draussen in seltenem Maasse die Menschen zu fesseln. Im Kasino zu Wiesbaden, der sogen. „schwarzen Katze", entwickelte er allabendlich bei einem guten Tropfen „Erbacher" eine unwiderstehliche Anziehungskraft und urwüchsigen Humor in ungezwungenem Kreise. Die köstlichen Stunden auf Konferenzen und nach gethaner Arbeit, auf den Dienstreisen, beim Bürgermeister in Walluf, bei Altenkirchen in Lorch (woselbst ein auf Hilf's Rath getrunkenes Glas „Pfaffewies" die durch den Genuss gewöhnlichen Lorchers bereits umnebelten Geister wieder ernüchtert haben soll), beim Drosselwirth in Rüdesheim und bei Moos in Limburg an der Lahn sind für alle Berufsgenossen unvergesslich, welche im Leben den Vorzug gehabt haben, mit dem ausgezeichneten Manne in Berührung und Verkehr gekommen zu sein. Wir rufen ihm daher ein kräftiges: Ad multos annos! zu. Möge die Sonne des Nassauischen Heimathlandes dem biederen Manne noch lange Zeit die Tage seiner wohlverdienten Ruhe heiter und fröhlich erwärmen und an der Stätte seines Wirkens und Schaffens sich das Wort des Dichters des Tasso bewahrheiten:

„Die Stätte, die ein guter Mensch betrat,
Ist eingeweiht; nach hundert Jahren klingt
Sein Wort und seine That dem Enkel wieder!"

Preussischer Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.

Dieser dem Hause der Abgeordneten zugegangene Gesetzentwurf lautet:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar: a) zum Bau einer Eisenbahn: 1. von Gramenz nach Bublitz die Summe von 1 990 000 ℳ, 2. von Schivelbein nach Polzin die Summe von 2 450 000 ℳ, 3. von Stettin nach Jasenitz die Summe von 5 300 000 ℳ, 4. von Geestemünde nach Stade die Summe von 6 569 000 ℳ, 5. von Paderborn nach Büren die Summe von 3 290 000 ℳ, 6. von Bierfeld nach Türkismühle die Summe von 3 000 000 ℳ; b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von 3 690 000 ℳ, zusammen 26 289 000 ℳ.

II. Zur Anlage des 2. bezw. 3. und 4. Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen: 1. Thorn (Katharinenflur) -Korschen die Summe von 4 816 320 ℳ, 2. Trier l./U. -Landesgrenze bei Sierck die Summe von 1 275 600 ℳ, 3. Chorzow-Georggrube die Summe von 1 050 000 ℳ, 4. Kosel-Kandrzin-Nendza die Summe von 1 270 000 ℳ, 5. Breslau-Königszelt (Grunderwerb) die Summe von 400 000 ℳ, 6. Berliner Ringbahn zwischen Schöneberg und Signalstation Vdp. die Summe von 150 000 ℳ, 7. Berliner Ringbahn zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Halensee bezw. Halensee-Grunewald die Summe von 1 537 000 ℳ, 8. Charlottenburg-Grunewald die Summe von 855 000 ℳ, 9. Halle-Nauendorf und Sandersleben-Aschersleben die Summe von 1 353 000 ℳ, 10. Bahrenfeld-Blankenese die Summe von 595 000 ℳ, 11. Harburg-Buxtehude die Summe von 1 000 000 ℳ, 12. Sandebeck-Altenbeken, nebst Beseitigung des Schleifgeleises im Altenbekener Tunnel die Summe von 398 000 ℳ, 13. Sagehorn-Bremen die Summe von 550 000 ℳ, 14. Langendreer (Rh.) -Dortmund (Rh.) -Welver die Summe von 1 750 000 ℳ, 15. Werden-Kupferdreh die Summe von 860 000 ℳ, 16. Bahnhof Eller-Blockstation Eller die Summe von 75 000 ℳ, 17. Mehrhoog-Praest die Summe von 500 000 ℳ, 18. Elsdorf-Düren die Summe von 670 090 ℳ, zusammen 19 104 920 ℳ.

III. Zu nachstehenden Bauausführungen: 1. für den Ausbau der Bahnstrecken Morgenroth-Beuthen O.-S./Borsigwerk-Karf einschliesslich Erweiterung der Bahnhöfe Morgenroth, Borsigwerk, Peiskretscham, Karf und Beuthen O.-S. die Summe von 7 400 000 ℳ, 2. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Deutsch-Wette nach Gross-Kunzendorf die Summe von 372 000 ℳ, 3. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Strehlen nach Grottkau mit Abzweigung nach Wansen die Summe von 635 000 ℳ, 4. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Nimptsch nach Gnadenfrei die Summe von 460 000 ℳ, 5. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Neusalz a/O. über Freistadt einerseits nach Sagan, andererseits nach Reisicht die Summe von 610 000 ℳ, 6. für den Umbau des Bahnhofs Westend der Berliner Ringbahn die Summe von 1 150 000 ℳ, 7. zur Deckung der Mehrkosten: a) für die Anlage des 3. und 4. Geleises auf der Strecke Berlin-Zehlendorf und für die Erweiterung der Bahnhöfe auf dieser Strecke die Summe von 910 000 ℳ, b) für die Anlage des 3. und 4. Geleises auf der Strecke Neubabelsberg-Potsdam die Summe von 350 000 ℳ, 8. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Zella-Mehlis über Schmalkalden nach Klein-Schmalkalden die Summe von 2 200 000 ℳ, 9. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ohrdruf nach Gräfenroda die Summe von 420 000 ℳ, 10. für den Umbau des Bahnhofs Kiel die Summe von 5 640 000 ℳ, 11. für den Umbau des Bahnhofs Altenbeken die Summe von 1 037 000 ℳ, 12. für den Umbau des Bahnhofs Soest die Summe von 1 800 000 ℳ, 13. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Weilburg nach Laubuseschbach die Summe von 100 000 ℳ, 14. zur Deckung der Mehrkosten für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen zu Münster i/W. die Summe von 80 000 ℳ, 15. für die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Remscheid und Menninghausen die Summe von 560 000 ℳ, 16. zur

Deckung der Mehrkosten für die Umgestaltung der Bahnanlagen innerhalb des Festungsgebiets der Stadt Köln die Summe von 7 400 000 ℳ, 17. für Anlage von Strassen und Erwerb von Grund und Boden behufs Verwerthung der infolge Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf frei gewordenen Grundstücke die Summe von 1 440 000 ℳ, 18. für den Ausbau verschiedener Strecken zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben die Summe von 69 840 ℳ, 19. für die Errichtung von Wohnhäusern für Arbeiter der Eisenbahnverwaltung in Frankfurt a/M. die Summe von 230 000 ℳ, 20. für die Vermehrung, Erweiterung und bessere Ausrüstung der Werkstätten und Wagenschuppen die Summe von 2 500 000 ℳ, zusammen 35 363 840 ℳ;

IV. Zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen die Summe von 10 000 000 ℳ, insgesammt 90 757 760 ℳ zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Litt. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind: A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird. Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar: a) für die Bahn zu Nr. 4 (Geestemünde-Stade) von 129 000 ℳ, b) für die im diesseitigen Staatsgebiet belegene Theilstrecke der Bahn zu Nr. 6 (Bierfeld-Türkismühle) von 110 000 ℳ. B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt: 1. zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I bis IV vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 90 757 760 ℳ die verfügbaren Restbestände der im § 3 des Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, vom 9. Mai 1890 (Gesetzsamml. S. 69) bezeichneten Fonds im Betrage von mindestens 246 714,72 ℳ zu verwenden, 2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages von höchstens 90 511 045,28 ℳ Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2) bestimmt der Finanzminister. Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I, II und III bezeichneten Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Die Begründung dazu lautet:

In dem vorstehenden Gesetzentwurf werden nach dem Vorgang früherer Jahre wiederum Geldmittel für eine im Verkehrsinteresse wie zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes und der militärischen Leistungsfähigkeit nothwendig gewordene Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes erbeten.

Durch die Herstellung der im § 1 unter Nr. I des Gesetzentwurfs vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien soll einerseits die von den Interessenten dringend gewünschte und von den Provinzialbehörden warm befürwortete Erschliessung verschiedener, mit Schienenverbindungen noch nicht bedachter Landestheile, andererseits eine aus Rücksichten auf wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes herbeigeführt werden.

Den seither beobachteten Grundsätzen entsprechend, ist auch die Herstellung der in diesem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Nebenbahnlinien von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht, und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden:

1. dass für sämmtliche unter Nr. I Litt. a aufgeführte Linien neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben,

2. zu den Grunderwerbskosten der unter Nr. 4 und 6 aufgeführten Linien — und zwar bezüglich der zugleich Oldenburgisches Gebiet berührenden Linie unter Nr. 6 für die im diesseitigen Staatsgebiete belegene Theilstrecke — ein Staatszuschuss zu gewähren ist.

Bei den Bahnen unter Nr. 4 (Geestemünde-Stade) und 6 (Bierfeld-Türkismühle) hat die Gewährung eines Staatszuschusses in Aussicht genommen werden müssen, weil die betheiligten Interessenten nach den angestellten Ermittelungen bei ihrer nur beschränkten Leistungsfähigkeit zur Aufbringung der gesammten, bei Nr. 4 auf 387 090 ℳ und bei Nr. 6 — für die Preussische Theilstrecke — auf 164 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten nicht imstande sein würden. Der mit Rücksicht hierauf auf 129 000 ℳ bezw. 110 000 ℳ bemessene Staatszuschuss steht ungefähr in demselben Verhältniss zu den gesammten Grunderwerbskosten, in welchem der Staat unter ähnlichen Verhältnissen auf Grund des Gesetzes vom 10. Mai 1890 (Gesetzsamml. S. 90) zu den Grunderwerbskosten der Bahnen von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa und von Hermeskeil nach Wemmetsweiler Zuschüsse geleistet hat.

Die Fassung der im § 1 unter Litt. A und B für den staatsseitigen Ausbau der einzelnen Linien gestellten Bedingungen stimmt im wesentlichen mit dem Wortlaut der letztjährigen Gesetze überein.

Wenngleich die Erfüllung der Bedingungen, unter welchen hiernach und nach den näheren Darlegungen der als Anlage I beigefügten Denkschriften der staatsseitige Ausbau der geplanten Eisenbahnen gemäss den Bestimmungen im § 1 unter Litt. A und B erfolgen soll, noch nicht überall durch formelle Beschlüsse der Interessenten gesichert ist, so kann doch nach dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen im allgemeinen erwartet werden, dass die Interessenten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Bahn Bierfeld-Türkismühle liegt zum Theil auf Oldenburgischem Staatsgebiete. Wenn gleichwohl ihre Herstellung für Rechnung des Preussischen Staats vorgeschlagen wird, so ist hierfür die Erwägung maassgebend gewesen, dass diese Linie — neben der durch das Gesetz vom 10. Mai 1890 (Gesetzsamml. S. 90) genehmigten Bahnlinie Hermeskeil-Wemmetsweiler — zur weiteren Erschliessung des Hochwaldes besonders geeignet und wünschenswerth erscheint. Wegen Durchführung der Bahn durch Oldenburgisches Gebiet sind die erforderlichen Verhandlungen mit der Grossherzoglichen Regierung eingeleitet.

Die staatsseitig erforderlichen Aufwendungen sind für sämmtliche im § 1 unter Nr. I bezeichneten, insgesammt ungefähr 184,5 km langen Bahnen auf 22 599 000 ℳ veranschlagt. Hierzu treten noch für die durch die bevorstehende Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes nothwendig werdende Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen für 184,5 km Nebenbahnen zu 20 000 ℳ für das Kilometer = 3 690 000 ℳ, so dass die Gesammtaufwendung für die im § 1 unter Nr. I vorgeschlagenen Eisenbahnen = 26 289 000 ℳ beträgt.

Von dem zum Bau unter Nr. I Litt. a 4 und 5 bezeichneten Bahnen erforderlichen Grund und Boden befinden sich etwa 15,4 ha mit einem Werthe von ungefähr 23 800 ℳ bereits im domänen- und forstfiskalischen Besitz, für dessen Hergabe zu dem veränderten Verwendungszweck an sich auch im vorliegenden Falle eine Entschädigung nicht beansprucht werden soll. Ob und inwieweit indessen für die indirekten Nachtheile dieser Abtretung (verfrühter Bestandsabtrieb, Abschneiden unbrauchbarer Parzellen, erschwerte Zugänglichkeit der dem Fiskus verbleibenden Grundstücke usw.) seitens der Interessenten Entschädigungen zu leisten sein möchten, muss der Feststellung in jedem einzelnen Falle vorbehalten bleiben.

Nach dem Ergebniss der über den voraussichtlichen Ertrag der einzelnen Linien angestellten Ermittelungen lässt sich annehmen, dass die in Aussicht genommenen neuen Eisenbahnlinien aus ihren unmittelbaren Erträgnissen bereits in den ersten Betriebsjahren eine mässige, zum Theil eine ausreichende

Verzinsung der staatsseitig aufzuwendenden Baumittel zulassen werden.

Ueber die Nothwendigkeit der im § 1 unter II bis IV des Gesetzentwurfs zwecks Vervollständigung und besserer Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes vorgesehenen Aufwendungen im Betrage

zu	II	von	19 104 920 ℳ,
„	III	„	35 363 840 „
„	IV	„	10 000 000 „

ergeben die als Anlage II beigeschlossenen Denkschriften das Nähere.

Der Baubedarf berechnet sich hiernach:

gemäss	§ 1	Nr.	I	auf	26 289 000 ℳ,
„	§ 1	„	II	„	19 104 920 „
„	§ 1	„	III	„	35 363 840 „
„	§ 1	„	IV	„	10 000 000 „
				insgesammt auf	90 757 760 ℳ

Zur theilweisen Deckung dieses Betrages ist die Verwendung des Restbestandes der auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1890 (Gesetz-Samml. S. 69), betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, dem letzteren anheimgefallenen Bestände der Reserve- und Erneuerungsfonds der Wernshausen-Schmalkaldener, der Unterelbeschen, der Westholsteinischen und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn in Aussicht genommen.

Die Bestimmung im Schlusssatze des § 3 des vorbezeichneten Gesetzes geht zwar von der Voraussetzung aus, dass die auf insgesammt 1 797 846 ℳ einstweilen angenommenen Bestände der Reserve- und Erneuerungsfonds der genannten Eisenbahnunternehmungen zur Bestreitung der den Mitgliedern der Gesellschaftsdirektionen für die Aufgabe ihrer vertragsmässigen Rechte zu zahlenden Abfindungen in der vorläufig ermittelten Höhe von zusammen 353 150 ℳ, und der im § 3 unter 1—3 a. a. O. festgesetzten baaren Zuzahlungen an die Aktionäre von zusammen 1 682 396 ℳ, in Summa 2 035 546 ℳ nicht ausreichen, sondern darüber hinaus zur Aufbringung des Betrages von höchstens 237 700 ℳ Staatsschuldverschreibungen auszugeben seien.

Hierzu ist jedoch zu bemerken, dass der Ermittelung des letzteren Betrages die Bestände der Reserve- und Erneuerungsfonds zu Grunde liegen, wie solche sich nach den Abschlüssen Ende 1888 und Ende März 1889 ergaben und bei Vorlage des Gesetzentwurfs anzunehmen waren, während bei der zugleich mit dem Uebergang der Eisenbahnunternehmungen auf den Staat am 1. Juli 1890 erfolgten endgültigen Schliessung gegenüber jener früheren Annahme ein um 403 177,10 ℳ höherer Bestand sich herausstellte. Dazu kommt noch, dass gemäss der Vorschrift im Schlusssatz des Absatzes 4 des § 8 des dem Gesetze vom 9. Mai 1890 beigedruckten Vertrags vom 27./25. Januar 1890 den Direktoren der Schleswig-Holsteinischen Marschbahngesellschaft an Abfindung ein Betrag von 70 000 ℳ weniger, als ursprünglich angenommen, zu zahlen war. Es sind demnach gegenüber den Voraussetzungen des § 3 des mehrbezeichneten Gesetzes aus den in Rede stehenden Fonds im ganzen 473 177,10 ℳ mehr zur Verfügung geblieben, sodass nach Deckung des auf die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen verwiesenen Betrags von 237 700 ℳ noch ein Betrag von 235 477,10 ℳ unverwendet geblieben ist. Durch Verzinsung usw. hat dieser Bestand sich inzwischen auf zur Zeit 246 714,72 ℳ erhöht, über welche Summe nunmehr hier verfügt werden kann.

Nach Abzug der Bestände dieser Fonds in der vorangegebenen Höhe von 246 714,72 ℳ werden für die im § 1 unter Nr. I—IV vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen noch 90 511 045,28 ℳ erforderlich und durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen sein. Es wird daher auch nur in Höhe desjenigen Betrages, welcher in Staatsschuldverschreibungen auszugeben ist, um jene Baarsumme von 90 511 045,28 ℳ zu beschaffen, durch den vorliegenden Gesetzentwurf eine Vermehrung der Staatsschuld herbeigeführt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 5,94 km lange Strecke Morsbach-Kohlscheid der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln, welche Anfang Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken. Die bisher dem Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt zugehörige, von dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Halle a/S. verwaltete 35,55 km lange Eisenbahnstrecke Cottbus-Guben mit den Stationen Peitz (Halle-Sorau-Gubener Bahnhof) und Kerkwitz ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — am 1. d. Mts. in den Direktionsbezirk Berlin übergegangen und dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Cottbus unterstellt worden.

Infolge dessen ist die vorbezeichnete Strecke den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ab- und denjenigen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 991 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aenderung der Formulare für die Radreifenbruch-Statistik (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1000 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1029 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 11. März d. J. in Dresden abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses für die Vereinssatzungen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1033 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1047 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend die Statistik des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1051 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1058 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ab- und Zurechnung von Bahnstrecken von bezw. zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1059 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn und die Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1078 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend Statistik des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1079 vom 18. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Rumänische Staatsbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 22./23. März d. J. in Nürnberg abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses für die Umarbeitung des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens zu demselben (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1101 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf allgemeine Einführung eines einheitlichen Formulars der Differenzausweise bei Frachtreklamationen (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Verkehrsrückgang und Betriebskoëffizient der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Die gegenwärtige hoffentlich vorübergehende Herabminderung der Bahneinnahmen hat zu Besorgnissen Anlass gegeben. Es wird aber übersehen, dass deren Ausgaben das Ergebniss wesentlich beeinflussen; darüber geben jedoch die periodischen Ausweise keinen Aufschluss; erst durch die Bilanz erfährt man, inwieweit die Mehreinnahmen durch die Ausgaben aufgezehrt wurden; es wäre wünschenswerth, wenn unsere Bahnen sowie die Schweizerischen auch im Laufe des Jahres periodisch die Summe ihrer Ausgaben veröffentlichen

würden. Der Verkehrsaufschwung der letzten 3 Jahre hat eine Steigerung der Betriebskosten naturgemäss mit sich gebracht. Diese wurden durch die Vertheuerung der Kohle, des Schmiermaterials, des Eisens und anderer Bedarfsartikel, sowie durch die Vermehrung und bessere Entlohnung des Zugpersonals, endlich durch die sohin nöthig gewordene Vergrösserung der baulichen Anlagen und Vermehrung des Fahrparks bedeutend erhöht, so dass sich auch eine Erhöhung des Betriebskoëffizienten herausstellen musste. Dies geht aus folgender, dem „Kapitalist“ entnommener Zusammenstellung hervor:

	1888	1889	1890	gegen 1888
Oesterreichische Staatsbahnen . .	51,90	51,49	53,58	+ 1,68
Staatsbahn:				
Oesterreichisches Netz . . .	37,15	39,96	37,80	+ 0,65
Ungarisches Netz	38,54	41,13	40,97	+ 2,43
Südbahn	37,58	36,58	38,52	+ 0,94
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . .	43,00	43,50	43,30	+ 0,30
Nordwestbahn lit. B	39,29	38,48	40,56	+ 1,27
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	53,67	53,12	56,68	+ 3,01
Böhmische Nordbahn	40,04	41,79	44,56	+ 4,52
„ Westbahn	34,75	34,71	36,26	+ 1,51
Buschtêhrader Bahn.				
lit. A	31,99	32,42	34,30	+ 2,31
„ B	33,44	32,71	33,16	— 0,28
Aussig-Teplitzer Bahn	35,55	35,46	35,21	— 0,34
Nordwestbahn lit. A	45,00	45,54	43,87	— 1,13

Bis auf die 3 letztgenannten Bahnen ist also eine Vertheuerung des Betriebskoëffizienten eingetreten; dies würde sich auch aus den Ziffern für 1891 ergeben, wenn dieselben schon veröffentlicht wären. Gegenwärtig vollzieht sich aber bei allen erwähnten, diese Vertheuerung begründenden Faktoren eine Ausgleichung: Kohle und Eisen werden billiger, die Kartelle lösen sich infolge der Lockerung jeder Disziplin durch die Preisderoute auf, der Ueberschuss an Arbeitskräften drückt die Löhne und der verminderte Verkehr macht einen Theil des Personals entbehrlich, endlich werden die baulichen Anlagen, die Verkehrs- und Betriebsmittel keine so grossen Kosten mehr erfordern; die Tendenz des Betriebskoëffizienten ist somit eine sinkende. Wenn nunmehr schliesslich die Nothwendigkeit wegfällt, den Ansprüchen eines gesteigerten Verkehrs Rechnung zu tragen, so werden den Aktionären die ganzen Reinerträgnisse zur Verfügung stehen, von welchen während der letzten Jahre der grösste Theil durch die erhöhten Auslagen aufgezehrt wurde. Hoffen wir aber, dass es dieses Trostes nicht bedürfen werde, wenn durch einen Umschwung der Verkehrsverhältnisse die Eisenbahnen wieder bessere Einnahmen ausweisen und die erhöhten Auslagen sich auch nach dem Gesammtergebniss als produktive erweisen werden.

Ernennung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes.

Der Staats-Eisenbahnrath wird seine nächste Ende Mai d. J. stattfindende Session schon in der im Sinne des abgeänderten Statuts der Staatsbahnen vermehrten Anzahl von Mitgliedern abhalten. An die Handelskammern und anderen Korporationen, welche berufen sind, in den Eisenbahnrath Kandidaten zu nominiren, ist die diesbezügliche Einladung bereits vor längerer Zeit seitens des Handelsministers ergangen und haben die meisten derselben bereits entsprochen. Sobald die Nominirungen vollzählig eingelaufen sind, wird die Ernennung der neuen Mitglieder, um welche der Staats-Eisenbahnrath zu verstärken ist, erfolgen.

Schmalspurige Lokalbahnen in Steiermark.

Die schon seit längerer Zeit im Zuge befindlichen Verhandlungen mit dem Steiermärkischen Landesausschuss, betreffend mehrere Lokalbahnlinien, sind nun zum Abschlusse gelangt. Es sind die 3 schmalspurigen Linien Pöltschach-Gonobitz, 15 km lang, mit präliminirten Kosten von 350 000 fl., Wieselsdorf-Stainz, 11,5 km, Kosten 700 000 Gulden und Kapfenberg-Seebach, 22,6 km, Kosten 260 000 fl. In den nächsten Tagen wird die politische Begehung dieser 3 Linien stattfinden und dürfte dann die Konzessionirung erfolgen.

Tariferhöhungen bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der allgemeine und lebhafte Widerspruch, welchen die Idee der Einführung einer Transportsteuer in allen Kreisen der Bevölkerung hervorgerufen hat, musste an maassgebender Stelle die Erwägung nahelegen, dass man auf anderem Wege den Ausfall in den Einnahmen der Staatsbahnen wettzumachen versuchen müsse. Obgleich nun der Generalgütertarif der Staatsbahnen noch nicht einmal 3 Vierteljahre in Kraft ist, soll doch eine theilweise Erhöhung der Tarife in nicht allzu ferner Zeit in Aussicht genommen sein. Die Generaldirektion der Staatsbahnen hat im Auftrag des Handelsministeriums mit den bezüglichen Arbeiten bereits begonnen, und es ist möglich, dass in der Frühjahrssession des Staats-Eisenbahnrathes schon konkrete Vorschläge in dieser Richtung unterbreitet werden. Es soll dem Vernehmen nach auf Grund der gewonnenen Erfahrungen maassgebenden Orts der Beschluss gefasst worden sein, eine theilweise individualisirende Erhöhung des Gütertarifes durchzuführen.

Eine Zahnradbahn auf den Schneeberg.

Der Handelsminister hat den Ingenieuren Schmidt und Frey die Vorkonzession zu einer Lokalbahn von Wiener-Neustadt nach Puchberg und für eine Zahnradbahn von Puchberg auf den Schneeberg ertheilt. Der Bau dieser Bergbahn wäre für den Wiener Touristen- und Fremdenverkehr sehr wichtig; dieselbe würde es ermöglichen, von Wien aus in wenigen Stunden die Spitze des Schneeberges zu erreichen. Die Trasse der etwa 28 km langen Lokalbahn soll von Neustadt nach Puchberg führen. Ausserdem ist eine Flügelbahn (5 km lang) von Fischau nach Wöllersdorf zum dortigen Bahnhofe der Staatsbahnen projektirt. Durch die Linie Neustadt-Fischau und die Flügelbahn Fischau-Wöllersdorf würde endlich die nothwendige Verbindung zwischen Neustadt und der Gutensteiner Bahn hergestellt. An der Bahntrasse liegt auch das Bad Fischau mit seinen den Vöslauer Quellen ziemlich gleichen Thermen. Von Puchberg, das 580 m über dem Meere liegt, soll die Zahnradbahn auf den Schneeberg, dessen Spitze etwa 2075 m hoch ist, geführt werden. Von den Ergebnissen der nach Eintritt günstiger Witterung vorzunehmenden Trassirungen muss es abhängen, auf welchem Wege und bis zu welchem Punkte auf der Höhe des Schneeberges die Zahnradbahn geführt werden kann.

Konzession für die Dampftramway nach Hütteldorf.

Das Handelsministerium hat der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft die erbetene Konzession zum Bau und Betriebe einer Fortsetzungslinie der bestehenden Tramwayverbindung Wien (Westbahnhof)-Baumgarten von Baumgarten nach Hütteldorf auf die für die Vorortlinien der genannten Gesellschaft festgesetzte Konzessionsdauer, d. i. bis zum 31. Dezember 1934, ertheilt.

Eisenbahn von Schwarzenau nach Zwettl.

Kürzlich war eine Deputation der Stadt Zwettl beim Handelsminister, um eine Bahnverbindung der Stadt Zwettl mit der Station Schwarzenau zu erbitten. Die Zwettler Bezirkshauptmannschaft, zu welcher die Bezirksgerichte Allentsteig, Gross-Gerungs, Ottenschlag, Weitra, Zwettl gehören, umfasst 18,12 Quadrat-Myriameter, hat 81 021 Einwohner und kein Schienenweg führt zum Hauptorte, der selbst 13 qkm umfasst und 3 200 Bewohner hat.

Der Minister stellte die staatliche Unterstützung in dem Falle in Aussicht, wenn die von der Deputation betonte Beitragsleistung sämmtlicher Betheiligten wirklich ein günstiges Ergebniss haben werde.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Januar und Februar 1892.

Dem amtlichen Fachblatte „Vasúti és közlekedési Közlöny“ sind folgende Daten über sämmtliche nichtstädtische Eisenbahnen Ungarns mit dem Bemerken zu entnehmen, dass die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres (mit ±) angesetzt sind.

Im Januar 1892 betrugen die Einnahmen:

a) der Königl. Ungarischen Staatsbahnen 4619100 (+ 245637) fl., für 1 km 621 (+ 28) fl.,
b) der die Staatsgarantie geniessenden Bahnen (Arad-Temesvár, Kaschau-Oderberg und Fünfkirchen-Barcs) zusammen 378 627 (+ 59 690) fl., für 1 km 775 (+ 122) fl.,
c) der die Staatsgarantie nicht geniessenden Eisenbahnen 5 546 263 (+ 361 629) fl., für 1 km 617 (+ 24) fl.,
d) der Lokalbahnen 472 814 (+ 162 739) fl., für 1 km 146 (+ 32) Gulden.

Sämmtliche Eisenbahnen zusammen 6 019 077 (+ 524 368 Gulden, für 1 km 500 (+ 21) fl.

Im Monat Februar betrugen die Einnahmen:

a) der Königl. Ungarischen Staatsbahnen 4634600 (— 351 717) fl., für 1 km 622 (— 56) fl.,
b) der die Staatsgarantie geniessenden Bahnen 385 301 (+ 33 604) fl., für 1 km 756 (+ 35) fl.,
c) der die Staatsgarantie nicht geniessenden Bahnen 5 615 014 (— 397 682) fl., für 1 km 637 (— 50) fl.
d) der Lokalbahnen 963 812 (+ 307 062) fl., für 1 km 299 (+ 58) Gulden.

Sämmtliche Eisenbahnen zusammen 12 125 089 (+ 271 010) Gulden, für 1 km 1 006 (— 28) fl.

Betriebseinnahmen der grösseren Oesterreichischen Eisenbahnen im Februar d. J.

Nach dem (provisorischen) Transporteinnahmen-Ausweise der Oesterreichischen Staatsbahnen für den Monat Februar d. J. haben die Gesammteinnahmen in diesem Zeitabschnitte 5217157 fl. betragen, das ist um 558621 fl. weniger als im Vorjahre. Die Einnahmen seit 1. Januar bis Ende Februar beziffern sich mit 10708777 fl. und somit um 567870 fl. niedriger als in der gleichen Periode des Vorjahres. Das geringe Ergebniss des Monates Februar erscheint als eine Folge einer abnormen Verkehrsverminderung, von welcher die meisten Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen betroffen wurden. Im Vergleiche mit den von den Privatbahnen für die gleiche Zeit ausgewiesenen Mindereinnahmen erscheint das kilometrische Ergebniss der Staatsbahnen noch als ein verhältnissmässig günstiges. So hat die Südbahn-Gesellschaft (2178 km) eine Mindereinnahme von 430000 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1036 km) von 288829 fl. und die Staatsbahngesellschaft (1366 km) eine Mindereinnahme von 203462 fl. für den Monat Februar ausgewiesen. Im letztverflossenen Monate ist übrigens wie bei allen Oesterreichischen Eisenbahnen auch bei den Staatsbahnen eine immerhin bemerkenswerthe Belebung des Verkehrs eingetreten, welche das Ergebniss des Monats März voraussichtlich günstig beeinflussen dürfte.

Zwei Steuerprozesse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.)

In der ersten dieser Beschwerden gegen die Verfügungen der Finanzbehörden handelt es sich um eine Besteuerung des Gewinnüberschusses, den die Nordbahn nach der neuen Konzession an die Staatsverwaltung abzuführen hat. Dieser Gewinnantheil des Staates stellte sich in den ersten 3 Jahren nach Ertheilung des neuen Privilegs auf etwa 700000 fl. Die Niederösterreichische Finanz-Landesdirektion unterzog den gesammten Reingewinn der Nordbahn der Einkommensteuer, so dass die Gesellschaft auch noch jenen Theil ihres Reingewinns versteuern musste, welcher gar nicht den Aktionären, sondern der Staatsverwaltung zufiel. Da das Finanzministerium die Entscheidung der Finanz-Landesdirektion bestätigte, sah sich die Nordbahn zur Beschwerdeführung an den Verwaltungs-Gerichtshof genöthigt. Der Vertreter der Nordbahn wies darauf hin, dass es nicht angehe, von einem Gewinnantheile noch eine Steuer zu entrichten, von welchem der Steuerträger keinerlei Genuss habe, der vielmehr dem Staate zu gute komme. Der Verwaltungs-Gerichtshof theilte diese Ansicht und hob den betreffenden Steuererlass als ungesetzlich auf Die Einkommensteuer, welche die Nordbahn für diese 3 Jahre zu entrichten hat, vermindert sich infolge der Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes um rund 100000 fl.; in der Zukunft tritt für die Nordbahn eine jährliche Steuerersparniss von 30000 bis 40000 fl. ein. Die Nordbahn hatte ferner dagegen Beschwerde erhoben, dass bei der Bemessung der Steuer ein Verlustbetrag von 39000 fl., welcher während zweier Jahre bei der Kremsierer Bahn erwachsen war, vom Reingewinne nicht in Abzug gebracht wurde. Der Verwaltungs-Gerichtshof verwarf die Beschwerde und erkannte, dass dieser Betrag nicht in Abrechnung zu bringen sei, weil der Verlust eine Bahn betrifft, die von der Einkommensteuer befreit ist.

Verkehr aus den Balkanländern nach Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister hat die Verfügung getroffen, dass die Ungarischen Staatsbahnen mit 1. April d. J. Fahrkarten-Stadtbüreaus in Constantinopel, Salonichi und Sofia errichten. Diese Büreaus sind berufen, die Reisenden aus den Balkanländern auf den Weg über Ungarn zu lenken, um den Fremdenverkehr zu heben. Es ist geplant, dass diese Büreaus aus den Orientalischen Städten nach Budapest Vergnügungszüge arrangiren. Mit der Leitung dieser Fahrkarten-Stadtbüreaus hat der Handelsminister den Vorsteher des Budapester Fahrkarten-Büreaus betraut.

Generalversammlung der Lokalbahn Budapest-Szt. Lörincz am 17. März d. J.

Dem vorgelesenen Rechenschaftsbericht für das Jahr 1891 ist folgendes zu entnehmen: Das Reinerträgniss beträgt 18992 fl., aus welchem sowohl die Prioritätsobligationen als die Stammaktien ausser der statutarischen 6 % Betheiligung noch 1 fl. Superdividende erhalten sollen, somit werden die Kupons mit je 7 fl. eingelöst. Aus dem Reste soll der Reserve- und der Erneuerungsfonds entsprechend dotirt, endlich der schliessliche Rest von 510 fl. auf neue Rechnung vorgeschrieben werden. Diese Anträge erhielten die Genehmigung der Versammlung.

Hochverzinsliche Eisenbahnaktien.

Von den Aktien der folgenden verstaatlichten Eisenbahnen rentiren gegenwärtig einige fest, einige mehr als 6 % und zwar:

	letztes Erträgniss in Gulden	Kurs
Alföld-Fiumaner Bahn	10,00	205,00
Donau-Drau-Bahn	9,854	203,00
Ungarisch-Galizische Bahn	9,944	201,75
Ungarische Nordostbahn	9,80	200,00
Ungarische Westbahn	9,856	201,75
Siebenbürger Bahn	9,944	203,50

Dazu kommen noch folgende Oesterreichische Eisenbahnaktien:

Graz-Köflacher Bahn	14,00	254,00	
Lemberg-Czernowitzer Bahn	14,00	247,00	5¾ %

Börsenbericht und Kursnotiz.

Auch die vorstehenden Kurse zeigen die Geschäftslosigkeit der Börse, da dieselben angesichts des ungewöhnlichen Sinkens des Zinsfusses mit Rücksicht auf das Erträgniss bedeutend höher notiren sollten. Indessen äusserte sich doch für Bahnaktien eine bessere Stimmung infolge der vorerwähnten günstigen Gestaltung des Verkehrs im Monat März. Ohne besonderen Beweggrund stiegen Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2825), Galizische Carl Ludwigbahn (211), Nordwestbahn (209,50), Elbethalbahn (229,50), Staatsbahn (281,25) und Südbahn (84,25). Besonders gesucht waren Aussig-Teplitzer Bahn (1410) wegen der voraussichtlichen Dividende von 60 fl. und Böhmische Westbahn (351,75) infolge von Verstaatlichungsgerüchten. Eine rapide Steigerung erfuhren die Aktien der Leoben-Vordernberger Bahn (390), motivirt durch günstige Einnahmeverhältnisse und die durch die Verbindung Eisenerz-Vordernberg erwachsenden Aussichten eines anhaltend gesteigerten Frachtenverkehrs. Der Preisfall des Silbers hatte eine Kursabschwächung fast sämmtlicher Prioritäten zur Folge.

Aus Sachsen.

Aus dem Sächsischen Landtage.

Die Entwickelung des Verkehrs. Zur Reform des Personentarifs.

Die Berathungen über die Vorlagen und den Eisenbahnetat im allgemeinen haben zu mancherlei interessanten Ausführungen Veranlassung gegeben, von welchen wir insbesondere eine an die Finanzdeputation A ergangene Darlegung der Königlichen Staatsregierung über die Entwickelung des Verkehrs in den letzten Jahren und eine Aeusserung derselben über ihre Stellung zu der Frage einer Reform des Personentarifs wiedergeben möchten. Diese Darlegung lautet:

Wesentliche Aenderungen in den Tarifsätzen sind seit dem Jahre 1889 nicht eingetreten und allem Anschein nach auch für die nächste Zukunft noch nicht zu erwarten: die eingehenden Verhandlungen, welche unter den Deutschen Staatseisenbahnverwaltungen zum Zwecke der Herbeiführung einer Reform der Personentarife gepflogen worden sind, haben zu einem Ergebniss bis jetzt noch nicht geführt.

Die Schwierigkeiten für eine allgemeine Einigung der Deutschen Eisenbahnen liegen in der grossen Verschiedenheit der bestehenden Einrichtungen. Es mag in dieser Beziehung nur daran erinnert werden, dass auf den Süddeutschen Bahnen die IV. Wagenklasse entweder gar nicht oder nur in verschwindendem Umfang besteht und Freigepäck nicht gewährt wird, dass auf den Preussischen Bahnen auf Rückfahrkarten, welche allgemein auch zur Benutzung von Schnellzügen berechtigen, nur 25 % Ermässigung gewährt wird, während auf den Sächsischen Bahnen die Ermässigung zwar 33⅓ % des Preises für einfache Hin- und Rückfahrt beträgt, dagegen bei Benutzung von Schnellzügen ein Zuschlag von 1 ₰ für das Kilometer in jeder Wagenklasse zu zahlen ist.

Und doch wird sich nur durch eine allgemeine Einigung aller Deutschen Eisenbahnen eine wirkliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes erreichen lassen. Innerhalb eines einzelnen Gebietes können zwar gewisse Vereinfachungen und Erleichterungen geschaffen werden. Einerseits würden aber derartige einseitige Maassnahmen, sofern sie sich nicht lediglich auf einzelne Strecken lokaler Bedeutung — z. B. den Vorortverkehr — beschränken, für eine spätere allgemeine Einigung hindernd wirken. Andererseits würde bei den Entfernungen und Beziehungen, mit welchen in der heutigen Zeit zu rechnen ist, mit der Vereinfachung in einem einzelnen Gebiete nicht viel gewonnen werden. Für den die eigene Grenze überschreitenden Verkehr würden noch zahlreichere Ausnahmebestimmungen und Ausnahmesätze als bisher fortbestehen und die zu erstrebende Einfachheit und Klarheit des Tarifs nicht erreicht werden.

Es empfiehlt sich deshalb, grundsätzliche Tarifänderungen für den Bereich der Sächsischen Staatseisenbahnen mindestens so lange nicht vorzunehmen, als nicht der Versuch, eine Einigung unter allen Deutschen Verwaltungen herbeizuführen, als endgültig gescheitert zu betrachten ist. In dieser Stellungnahme kann die Erwägung nur bestärken, dass zwar das Bedürfniss einer Vereinfachung des Tarifs allgemein empfunden wird, dass dagegen die Frage, ob ein Bedürfniss zu allgemeiner Tarifermässigung vorliege — wie solche mit einer Vereinfachung des Tarifs unzertrennlich verbunden ist, wenn man nicht zu unzulässigen Verkehrserschwerungen gelangen will — für die Sächsischen Staatseisenbahnen nicht unbedingt zu bejahen sein dürfte.

Wenn die Zahl der auf jeden Kopf der Bevölkerung Sachsens durchschnittlich entfallenden Fahrten von 6,0 im Jahre 1875 auf 9,6 im Jahre 1890 gestiegen ist; wenn ferner auf jedes Quadratkilometer Flächenraum Sachsens im Jahre 1880 durchschnittlich 32 558, 1889 aber 49 958 Personenkm entfielen, so dürfte die Behauptung gerechtfertigt sein, dass der bestehende Tarif, weit entfernt verkehrshindernd zu wirken, eine allmähliche stetige Zunahme des Personenverkehrs begünstigt und dem Bedürfnisse entsprochen hat. Damit soll nicht geleugnet werden, dass diese Zunahme des Personenverkehrs durch Gewährung von Tarifermässigungen noch beschleunigt werden kann.

Immerhin wird für den Fall des Eintritts von Tarifermässigungen nicht blos mit einem Ausfall in den Personenverkehrseinnahmen, sondern auch mit der Nothwendigkeit besonderer Aufwendungen für Vermehrung der Betriebsmittel und für Erweiterungen der Stationsanlagen zu rechnen sein.

Bei der grossen Intensität, welche der Personenverkehr auf den Sächsischen Staatseisenbahnen bereits erreicht hat, erscheint die Erwartung einer gleichen oder auch nur annähernd gleichen Steigerung, wie solche z. B. auf den Ungarischen Staatseisenbahnen und Oesterreichischen Staatseisenbahnen nach Einführung der Personentarifreform eingetreten ist, ausgeschlossen. Den Vertheidigern der Einführung einer durchgreifenden Ermässigung des Personentarifs gegenüber, welche sich auf die in Ungarn und Oesterreich erzielten Erfolge berufen, mag nur darauf hingewiesen werden, dass der Personenverkehr in Oesterreich und Ungarn nach dem im Jahre 1890 erreichten Stande noch um das 3fache bis 5fache steigen, sich also um 300 bis 500 % vermehren muss, um dem Sächsischen Verkehr im Jahre 1890 gleichzukommen.

Der Steigerung der Personenzahl in Ungarn von 1888 zu 1890 um 189 % stand daselbst nur eine Einnahmevermehrung um etwa 25 % von 8,5 auf 11,5 Millionen Gulden gegenüber und in Oesterreich ergab sich trotz der Steigerung der Personenzahl von 1889 zu 1890 um 29 % sogar eine Minderung der Einnahme um 6000 fl.!

Hierbei mag nicht unerwähnt bleiben, dass weder auf den Ungarischen noch auf den Oesterreichischen Staatsbahnen die IV. Wagenklasse eingeführt oder die Einrichtung der Arbeiterzüge getroffen ist.

Während aber die Fahrpreise der Ungarischen Staatseisenbahnen für die I., II. und III. Wagenklasse auf Entfernungen bis zu 225 km jetzt erst ungefähr den Sächsischen Fahrpreisen, die sich bei Benutzung von Rückfahrkarten ergeben, gleichkommen, wird der Unterschied, welcher in den Fahrpreisen auf den Oesterreichischen und Sächsischen Staatseisenbahnen zu Gunsten der ersteren besteht, dadurch wieder wesentlich abgemindert, dass in jeder Zone der Fahrpreis für die weiteste Entfernung innerhalb derselben und ferner bei Benutzung von Schnellzügen ein Zuschlag von 50 % erhoben wird.

In der Höhe der früher in Ungarn und Oesterreich bestandenen Fahrpreise liegt zugleich die Erklärung für die grosse prozentuale Steigerung des Verkehrs, die kaum stattgefunden haben würde, falls die früheren Sätze schon den in Deutschland im allgemeinen angenommenen Sätzen entsprochen hätten und dann eine Herabsetzung vorgenommen worden wäre.

Was aber die Nothwendigkeit besonderer Aufwendungen anlangt, so ist darauf Bezug zu nehmen, dass bereits der der Ständeversammlung vorliegende ausserordentliche Etat eine Anzahl Titel enthält, welche lediglich bestimmt sind, der bisherigen Entwickelung des Personenverkehrs Rechnung zu tragen, dass daher jede ausserordentliche Steigerung des letzteren voraussichtlich die Aufwendung sehr erheblicher Mittel für Vermehrung und Verbesserung der Fahrkartenausgabestellen, für Anlage von Bahnsteigen, für Verstärkung des Personenwagenparks, unter Umständen auch für Erweiterung von ganzen Stationen erforderlich machen würde.

Es ist hierbei besonders hervorzuheben, dass der gegenwärtige Bestand an Lokomotiven und Personenwagen nur nach der bisherigen Entwickelung des Personenverkehrs bemessen ist. Die vielfach verbreitete Ansicht, dass mit einer weiteren Zunahme des Personenverkehrs eine verbesserte Ausnutzung der Personenwagen verbunden sein würde, vermag man nicht zu theilen. Nach allen Erfahrungen wirkt jede Ermässigung der Tarife in höherem Grade auf die geringen Entfernungen als auf die grösseren. Gerade das Ueberwiegen des Verkehrs auf nahe Entfernungen bewirkt aber, dass die Ausnutzung der Plätze durchschnittlich bisher ungenügend geblieben ist. Weit eher als von einer Ermässigung der Tarife wird von der bereits eingeführten und nach und nach auszudehnenden Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr in der Nähe grosser Städte ein Einfluss auf die bessere Ausnutzung der Personenwagenplätze erwartet werden dürfen.

Der Einnahmeausfall, welcher unter Zugrundelegung der Frequenz des Jahres 1888 für die Sächsischen Staatseisenbahnen ohne Rücksicht auf eine Zunahme des Verkehrs berechnet worden ist, schwankte betreffs der verschiedenen bisherigen Vorschläge zwischen 3 und 7 Millionen Mark. Bei Wiederaufnahme der Verhandlungen wird das diesseitige Streben wie bisher darauf gerichtet sein, das zu übernehmende finanzielle Risiko mit den zu erzielenden Vortheilen in Einklang zu bringen und in einer Grenze zu halten, welche eine allmähliche Ausgleichung durch Verkehrszunahme erhoffen lässt, sowie zu verhindern, dass für den allgemeinen Verkehr, abgesehen von der vielleicht nicht zu vermeidenden Aufhebung des Freigepäcks, eine Erschwerung eintritt. Eine Erschwerung würde z. B. in der Aufhebung der IV. Wagenklasse zu erblicken sein, welche jetzt bereits ziemlich 15 % des Gesammtpersonenverkehrs der Sächsischen Staatseisenbahnen umfasst und bei ihrer Ausdehnung auf die meisten Linien durch anderweite Einrichtungen nicht zu ersetzen sein dürfte. Dagegen würde es — vorausgesetzt, dass alle übrigen Fahrpreisvergünstigungen, als feste oder zusammenstellbare Rundreisekarten, Saisonkarten in Wegfall kommen könnten — nicht für ausgeschlossen zu erachten sein, dass ermässigte Rückfahrkarten unter einheitlicher Feststellung der Preisbemessung und der Gültigkeitsdauer neben den einfachen Fahrkarten beibehalten würden, da diese Einrichtung bei ihrer ausgedehnten Benutzung — etwa 60 % des Sächsischen Verkehrs — der Gesammtheit der Reisenden zu statten kommt und mit derselben eine nicht unbedeutende Entlastung der Abfertigungsstellen verbunden ist. Dass für die Benutzung von Schnellzügen ein geringer Zuschlag auch künftig gefordert werde, erscheint schon aus Betriebsrücksichten gerechtfertigt. Die gleichmässige Bemessung dieses Zuschlags für alle Wagenklassen — bisher 1 ₰ für das Kilometer — erhält ihre Begründung in der Erwägung, dass der Werth der Abkürzung der Fahrzeit für die Reisenden aller Wagenklassen ein gleichmässiger ist und der Unterschied in der Ausstattung der einzelnen Wagenklassen schon in der Abstufung der Einheitssätze für gewöhnliche Züge genügende Berücksichtigung findet.

Bei jeder Reform des Personentarifs auf den Deutschen Eisenbahnen wird aber, soviel sich wenigstens zur Zeit übersehen lässt, an dem Grundsatze der Bemessung des Preises nach Maassgabe der Entfernung festzuhalten sein. Je geringer die Entfernungseinheit ist, für welche der Preis festgesetzt wird, um so gleichmässiger und gerechter wird der Tarif wirken; je grösser diese Entfernungseinheit angenommen wird, um so mehr Härten werden mit der Regelung verbunden sein, am allerwenigsten liegt aber nach den hiesigen Verhältnissen ein Grund vor, bei gewissen grösseren Entfernungen (225 km in Ungarn) auf jede Erhöhung des Preises zu verzichten. Die Uebertragung des sogenannten Zonentarifs in der Form, wie er auf den Ungarischen und Oesterreichischen Eisenbahnen zur Durchführung gekommen ist, auf Deutsche Eisenbahnen, dürfte daher überhaupt ausgeschlossen erscheinen.

Kupiren der Fahrkarten während der Fahrt. Absperrung der Bahnhöfe.

Auf eine weitere Anfrage der Finanzdeputation A über das Kupiren der Fahrkarten durch das Fahrpersonal während der Fahrt hat sich die Königliche Staatsregierung wie folgt geäussert:

Von den beim Eisenbahnbetriebe leider vorkommenden Unfällen sind es verhältnissmässig nur wenige, welche sich auf die Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt zurückführen lassen. Im ganzen haben in den 16 Jahren von 1876 bis 1891 4 Beamte und Arbeiter bei diesem Dienst das Leben verloren und 30 Beamte und Arbeiter Verletzungen erlitten, welche eine längere oder kürzere Dienstunfähigkeit zur Folge hatten. Wenn die öffentliche Meinung auf Beseitigung der Ursache gerade dieser Unfälle besonders lebhaft dringt, so findet dies seine Erklärung in dem Umstande, dass die gefährlichen Bewegungen des Personals, welche zu einzelnen Unfällen führen, vor den Augen des reisenden Publikums ausgeführt werden. Es darf dem gegenüber aber betont werden, dass die mit dem Güterzugsdienst verbundenen Verrichtungen, namentlich die Rangirarbeiten, mit nicht geringeren Gefahren für Leben und Gesundheit der dabei Beschäftigten verbunden sind. Zur Zeit haben die Eisenbahnverwaltungen nur das Mittel in

der Hand, immer von neuem auf die Nothwendigkeit besonderer Vorsicht hinzuweisen, die zu leicht ausser Acht gelassen wird; denn nach den gegenwärtigen Einrichtungen ist ein Verbot, dass die Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt nicht vorgenommen werde, undurchführbar, wenn nicht auf jede Kontrole verzichtet werden soll. Die Durchführung eines solchen Verbots würde nur möglich sein, wenn entweder bezüglich der Personenwagen von dem jetzt gebräuchlichen Kupeesystem zum sogen. Interkommunikationssystem allgemein übergegangen oder unter Absperrung der Bahnhöfe und Bahnsteige die Fahrkartenkontrole vom Zuge an die Eingänge der Warteräume und Bahnsteige verlegt würde, so dass während der Fahrt höchstens noch eine auf die Dauer der Zugaufenthalte beschränkte Kontrole über die Benutzung der richtigen Wagenklasse stattzufinden hätte. Die Annahme des Interkommunikationssystems dürfte sich ausser etwa bei den für durchgehende Schnellzüge bestimmten Wagen, die vielleicht künftig nach diesem System zu erbauen sein werden, falls alle anderen grösseren Verwaltungen insoweit dazu übergehen sollten, im allgemeinen nicht empfehlen, schon weil sie eine Abänderung des ganzen Personenwagenparks bedingen und mit diesem System gerade bei stark entwickeltem Lokalpersonenverkehr mannigfache Unannehmlichkeiten verbunden sind, namentlich die häufige Störung der Reisenden auf den Stationen und während der Fahrt, sowie die Schwierigkeiten, die Wagen schnell zu füllen und zu entleeren. Was aber die Absperrung der Bahnhöfe und Perrons anlangt, so würde sich zwar wie anderwärts über die Schwierigkeit hinwegkommen lassen, dass mit dieser Einrichtung zum Vortheile für den Betrieb dem Publikum der jederzeitige unentgeltliche Zutritt zu den Perrons, namentlich auch bei Begleitung oder Abholung von Reisenden entzogen wird. Schwerwiegender erscheint jedoch — abgesehen von dem Kostenpunkte — das Bedenken, dass auch nach Verlegung der Fahrkartenkontrole an die Bahnhofs- oder Perroneingänge die gefährlichen Bewegungen des Zugbegleitungspersonals an den Wagen während der Fahrt nicht ganz wegfallen würden, in den Fällen nämlich, in denen dasselbe durch Platzanweisung, durch Ertheilung von Auskünften an Reisende, durch Oeffnen und Schliessen der Kupeethüren bis zur Abfahrt des Zuges aufgehalten worden ist und erst nach Ingangsetzung der letzteren über die Wagentrittbretter zum Dienstkupee gelangen kann. Diesem Bedenken würde sich nur durch eine starke Vermehrung des Zugbegleitungspersonals oder aber durch eine sehr reichliche Bemessung der Aufenthalte auf Zwischenstationen begegnen lassen. Eine Personalvermehrung ist namentlich als Folge einer Absperrung der Bahnhöfe, die ohnehin eine Verstärkung des Stationspersonals bedingt, sehr unerwünscht; die Verlängerung der Zugaufenthalte würde aber gegenüber den jetzigen Bestrebungen auf pünktliche und schnelle Abfertigung der Züge geradezu einen Rückschritt bedeuten. Hiernach kann der Erfolg einer Absperrung der Bahnhöfe und Perrons nach mannigfachen Richtungen hin nicht vollständig befriedigen. Es kommt hinzu, dass die Kosten der Durchführung der Maassregel sehr beträchtliche sind und zwar handelt es sich nicht bloss um einen einmaligen Aufwand für bauliche Herstellungen auf den Stationen, als: Anbringung von Einfriedigungen, Thoren und beweglichen Schranken, Veränderungen an Geleisen und Gebäuden, Herstellung von Wartehallen, Portierhäusern, Fussgängertunnels usw., sondern auch um einen regelmässigen jährlichen Mehraufwand für Stationskontrolbeamte. Selbst bei Beschränkung der Maassregel auf diejenigen Hauptlinien, welche regelmässig einen sehr starken Personenverkehr aufweisen, würde nach einer überschläglichen Veranschlagung weit über eine halbe Million Mark für bauliche Herstellungen aufzuwenden sein und für Anstellung von Stationskontrolbeamten eine jährliche Mehrausgabe von annähernd 400 000 ℳ nothwendig werden. Ob dagegen eine Ersparniss an Zugbegleitungspersonal eintreten könnte, muss dahingestellt bleiben. Im günstigsten Falle würde diese Ersparniss nur ausreichen, um den Mehrbedarf an Fahrpersonal auf denjenigen Linien zu decken, auf denen die Absperrung der Bahnhöfe und Perrons unterbleibt, wenn man etwa das Verbot der Fahrkartenprüfung während der Fahrt auch auf diese Linien ausdehnen und die Kontrole nur während der Zugaufenthalte vornehmen lassen wollte. Ueberdies würde in den Dresdener Bahnhöfen bis zur Vollendung der Umbauten von einer Absperrung jedenfalls abgesehen werden müssen. Bei dieser Sachlage hält das Finanzministerium den gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für geeignet, um der Absperrungsfrage näher zu treten. Dasselbe glaubt vielmehr noch abwarten zu sollen, bis weitere Erfahrungen aus anderen Verwaltungsbereichen Deutschlands vorliegen und behält sich nach Befinden vor, im Staatshaushaltsetat auf die Finanzperiode 1894/95 bezügliche Anträge zu stellen.

Alle diese Grundsätze haben im wesentlichen die Billigung der Stände erfahren.

Aus Frankreich.

Stand des Bahnnetzes am 1. Januar d. J.

Nach einer im Ministerium der öffentlichen Arbeiten gemachten Aufstellung befanden sich am 1. Januar d. J. in Frankreich a) 34 660 km Bahnen von allgemeinem Interesse, b) 3 273 km Lokalbahnen und c) 1 243 km Strassenbahnen im Betriebe; davon wurden im Laufe des Jahres 1891 a) 821 km Bahnen von allgemeinem Interesse, b) 217 km Lokalbahnen und c) 169 km Strassenbahnen eröffnet. Von den 34 660 km Bahnen von allgemeinem Interesse entfallen 30 755 km auf die grossen Gesellschaften, 838 km auf Nebenbahngesellschaften, 2 535 km auf das Staatsbahnnetz, 309 km auf nicht konzessionirte Bahnen und 223 km auf Werk- und ähnliche Bahnen. Konzessionirt, für gemeinnützig erklärt oder in Aussicht genommen waren Ende 1891 im ganzen a) 42 963 km Bahnen von allgemeinem Interesse, 64 090 km Lokalbahnen und c) 1 601 km Strassenbahnen.

Betriebseröffnung.

Die Nordbahn wird am 1. April d. J. von der eingeleisigen Neubaulinie le Cateau-Laon die Strecke le Cateau-Wassigny (10,551 km) mit der Zwischenstation Saint Souplet dem Betriebe übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Für gemeinnützig ist erklärt worden die Anlage a) einer Eisenbahn zwischen dem Camp Grandschacht des Albikohlenfeldes und dem Bahnhof Albi-Süd; b) einer in der Stadt Marseille gelegenen, der Ost-Marseiller Eisenbahngesellschaft konzessionirten Strassenbahn vom Kapuzinermarkt nach la Blancarde und dem Friedhof Saint Pierre.

2. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung der in den Departements Seine Inférieure und Eure gelegenen Linien Morguy-Charleval (24 km), Rouen-Peruel (23 km) und Vascoeil-Lyons la Forêt (12 km) unterbreitet. Die Konzession ist unter Vorbehalt der Allgemeinen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen ertheilt; zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, das in Seine Inférieure auf 73 113, in Eure auf 69 421 Frcs. für das Kilometer festgesetzt ist, sind 5 % gewährleistet. Die Betriebskostenentschädigung beträgt für das Kilometer 2 000 Frcs. nebst $^3/_{10}$ der steuerfreien Roheinnahme. Ohne Rücksicht auf die Höhe des Einnahmefehlbetrages brauchen die Departements von dem auf sie entfallenden Theile des Zinszuschusses jährlich nicht mehr als 1 500 Frcs. für das Kilometer zu entrichten, müssen aber den rückständigen Betrag des von ihnen zu leistenden Zinszuschusses der Konzessionsgesellschaft mit 4 % verzinsen; letztere hat sich mit der Nordbahn dahin verständigt, dass diese ihr jährlich den von den Departements im Rückstand gelassenen Betrag des Zinszuschusses vorstreckt. Diese Bestimmung findet übrigens keine Anwendung auf den Staat, der vielmehr jährlich den vollen, ihn treffenden Theil des Zinszuschusses entrichtet.

Nationale Schmalspurbahn-Gesellschaft.

Die mit einem Grundkapital von 40 000 000 Frcs. gebildete „Compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite“ in Paris, rue des Petits Champs, erhielt vom Generalrath des Rhônedepartements die Konzession für die Strassenbahn Villefranche-Tarare und verpflichtete sich, eine Bürgschaft von 350 000 Frcs. zu hinterlegen. Nach einem halben Jahr erbot sich die Gesellschaft nur zur Hinterlegung von 120 000 Frcs., wurde aber damit zurückgewiesen. Der Verwaltungsrath der Gesellschaft hat nun in seiner letzten Sitzung beschlossen, der Hauptversammlung die Auflösung der Gesellschaft vorzuschlagen.

Das neue Lokal- und Strassenbahngesetz.

Die wichtigsten Bestimmungen des noch von dem Minister Yves Guyot am 16. Februar d. J. eingebrachten Gesetzentwurfs, betreffend Abänderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes vom 11. Juni 1880, bestehen darin, dass die vom Staat zu übernehmende Zinsengewähr des Anlagekapitals 3,75 % nicht übersteigen darf, dass die Verdingung des Baues und Betriebes gegen runde Summen ausdrücklich untersagt ist und dass das Anlagekapital mindestens zu einem Drittel durch Antheilscheine aufgebracht werden muss.

Die Neubaulinie Argenteuil-Mantes.

Die Neubaulinie Argenteuil-Mantes (46,886 km), die im Mai d. J. von der Westbahn dem Verkehr übergeben werden wird, ist durch den Vertrag vom 17. Juli 1883 vorläufig und durch Gesetz vom 5. August 1885, betreffend Erklärung der Gemeinnützigkeit dieser Bahn, endgültig konzessionirt worden; sie hat den doppelten Zweck, die überlastete bisherige Linie Paris-Asnières-Mantes zu erleichtern, sowie bedeutende Vororte

die bisher keinen geeigneten Eisenbahnanschluss haben, direkt mit Paris zu verbinden. Die neue Linie fällt zunächst — wie wir einer eingehenden Beschreibung des „Journal des transports“ entnehmen — mit der schon bestehenden Westbahnlinie Paris-Asnières-Argenteuil zusammen, gleich hinter Argenteuil (9,97 km von Paris) zweigt sie aus der Nordbahnlinie Argenteuil-Pontoise ab, unterfährt die Grosse Gürtelbahn, biegt sich nach links und läuft eine Strecke in gleicher Richtung mit der Gürtelbahn, um so zwischen beiden Bahnen den Raum für einen 8 ha grossen Uebergabe- und Verschubsbahnhof zu gewinnen. In rechtem Winkel sich wendend, schlägt die Linie die Richtung nach der ersten Station Cormeilles (16,3 km von Paris) ein und führt hinter diesem Ort nahe dem rechten Seineufer, aber hoch über dem Flussbett weiter, überschreitet die Fretteschlucht, berührt die Station Herblay (19,71 km) und entsendet bei der Station Conflans-Sainte Honorine (24,66 km) 2 Verbindungsstränge nach der Linie Achères-Pontoise. Diese Linie und gleich darauf auch der Oisefluss wird überschritten, bei der Station Andrésy (29,36 km) das Seineufer verlassen, um einen Bogen des Flusses abzuschneiden, und bei der Station Triel (33,25 km) wieder erreicht. Die Linie bleibt nun der Seine zur Seite, berührt die Station Vaux (37,53 km), die Haltestelle Thun (40,82 km), die Station Meulan (42,17 km) und die Haltestelle Juziers (46,64 km), entfernt sich dann allmählich vom Flussufer und führt durch eine sanft geneigte Ebene, in der die Stationen Gargenville (49,54 km) und Limay (54,17 km) liegen. Bald nach dem Verlassen der letztgenannten Station setzt die Linie auf zwei gemauerten Brücken über die beiden Arme der Seine auf das linke Ufer über und biegt zwischen Mantesstation (56,57 km) und Mantesabzweigung (57,73 km) in das Hauptgeleise der Linie Paris-Havre ein. Die beiden Anschlüsse von Conflans nach der Linie Achères-Pontoise haben eine Länge von zusammen 3,19 km; über diese Anschlusslinien beträgt die Entfernung von Pontoise nach Paris, Saint Lazaire 31,8 km und nach Mantesabzweigung 39 km.

Die Linie Argenteuil-Mantes ist als Hauptbahn erster Ordnung behandelt, zweigeleisig hergestellt und besitzt, abgesehen von einer Krümmung von 500 m zur Herstellung des Anschlusses bei Argenteuil, kleine Krümmungen unter 800 m Halbmesser; die stärkste Steigung beträgt in der Richtung von Argenteuil nach Mantes 6,5 mm, in umgekehrter Richtung 5 mm auf 1 m. Für die Anschlüsse von Conflans nach der Linie Achères-Pontoise sind dagegen Krümmungen von 300 m und Steigungen von 10 mm zugelassen. Die Kunstbauten zur Wiederherstellung der Verkehrswege mussten in einer so dicht bevölkerten Gegend wie das Seinethal sehr zahlreich sein und betragen nicht weniger als 81 an Zahl, davon 54 unter und 27 über der Bahn. Uebergänge in Schienenhöhe sind möglichst vermieden, doch sind noch 19 vorhanden; Wasserableitungskanäle wurden 28 hergestellt. Die bedeutendsten Kunstbauten sind die gemauerte Brücke über die Schlucht der Frette von 95 m Länge und 19,8 m Höhe, die 15 m hohe Brücke über die Oise mit einer 90 m weiten Mittelöffnung und drei Jochen von 30 m, der Tunnel unter einem Theile der Stadt Meulan von 467 m Länge und die Brücken über die beiden Seinearme, von denen eine aus drei gemauerten Bögen von je 32 m Oeffnung und die andere aus vier Bögen von je 34 m Oeffnung besteht.

Nachnahmesendungen.

Die sechs grossen Gesellschaften haben einen gleichförmigen Verbandstarif für die Behandlung von Nachnahmen eingeführt. Danach beträgt die Gebühr für die Beförderung der Nachnahme von der Ausgabe- nach der Auflieferungsstation des Gutes 15 Cts. für je 100 Frcs., wenigstens jedoch 55 Cts. und die Gebühr für Zustellung des Betrages in der Wohnung 25 Cts. für je 1000 Frcs.

Aus Grossbritannien.

Ein neuer Zug mit Korridorwagen

wird nach den „Railway News“ von der Englischen Westbahn zwischen Paddington und Birkenhead fahrplanmässig um 1.30 von London gefahren. Die Wagen sind — ungleich den Korridorwagen I. und III. Klasse der Nordbahn, die zwischen London und Schottland verkehren, mit einander nach Art der Postwagen durch eine Art ausziehbarer Gallerien verbunden, doch dürfen diese für gewöhnlich nicht von den Reisenden, sondern nur von den Bediensteten benutzt werden. Der Zug hat alle 3 Wagenklassen, während die Nordbahn die II. Klasse besitzt. Der Westbahnzug ist 73 m lang; er hat 4 Wagen von 15,25 m Länge und 2,75 m Breite und zwar einen Wagen III. Klasse mit einer Schaffner- und Gepäckabtheilung, einen Wagen III. Klasse mit Rauchsalon, einen Wagen I. Klasse mit Rauchsalon, einen Wagen II. Klasse mit Gepäckabtheilung und Rauchsalon und endlich einen 12,2 m langen und 2,45 m breiten Schaffnerwagen. Ausser in den Raucherabtheilen, an den Enden der Wagen, hat kein Sitz mehr als für 2 Personen und keine Abtheilung mehr als für 4 Personen Platz. Es werden daher in einem Zuge von 3 Wagen, einem I., einem II. und einem III. Klasse, nicht mehr als 164 Personen untergebracht.

Jede Abtheilung hat an der einen Seite eine Thür, welche sich unmittelbar ins Freie öffnet und gegenüber eine Aussenthür im Korridor, so dass das Gedränge der Amerikanischen Wagen, die nur Thüren an den Kopfseiten haben, vermieden ist.

Jede Wagenabtheilung hat elektrische Verbindung mit dem Zugschaffner. Im Bremswagen kann der Schaffner an einer Anzeigevorrichtung erkennen, von welcher Abtheilung aus geklingelt wurde. Aussen an jeder oberen Wagenkante läuft ein Zugdraht entlang, zum Oeffnen eines Bremsventils, wenn der Zug zum Stehen gebracht werden soll. Die Wagen haben Beleuchtung mittelst verdichteten Gases und Dampfheizung.

Der Zug fährt tageweise abwechselnd von London und Birkenhead.

Der Verwaltungsrath des Manchester Schiffskanals

hat Angebote für den Bau der 4 km langen Kanalstrecke von Runcorn nach Randles Creek eingefordert. Es handelt sich um 1,25 Millionen Cubikmeter Erdbewegung, Uferbefestigungen usw.

Die Aktionäre der Regents Kanal City und Docks-Eisenbahn in London

haben zugestimmt, dass beim Parlament ein Antrag dahin eingebracht werde, dass ihnen der Bau gewisser genehmigter Strecken erlassen, der Zeitraum für den Ankauf von Grund und Boden und für die Vollendung anderer Strecken verlängert und ihnen gestattet werde, den Namen der Gesellschaft zu ändern. Auch noch in sonstigen Angelegenheiten soll das Parlament angegangen werden.

Gegen die Gesetzesvorlage der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn, betreffend ihren Anschluss an London,

sind im Englischen Parlament in diesem Jahre 31 Einsprüche erfolgt, gegen 49 im vergangenen Jahre. Während der Widerspruch gegen die Strecke im Gebiet der Hauptstadt gegen das vorige Jahr ungeschwächt fortbesteht, sind die Einsprüche auf der nördlichen Strecke vom Anschluss an die Aylesbury und Buckingham Bahn bei Quainton Road nur unerheblich. Die Berathungen über die Vorlage in dem dazu ernannten Parlamentsausschuss haben am 21. d. Mts. begonnen.

Der Parlamentssatz für Fahrkarten III. Klasse

ist auf der Nordwestbahn vom 1. März d. J. ab allgemein eingeführt worden, mit wenigen Ausnahmen, unter denen sich die Irland-Postzüge befinden. Der Satz beträgt 5,2 ₰ für das Kilometer (1 d. für die Meile). Die vorläufig in Kraft gewesenen Fahrpreise III. Klasse auf der Chester und Holyheadlinie sind ebenfalls durch diesen wohlfeileren Tarif ersetzt worden.

Die Frage der Dienstdauer der Englischen Eisenbahnbeamten

ist im vergangenen Jahr bei den Untersuchungen, die das Parlament darüber angeordnet hatte, nicht zum Abschluss gebracht worden. Im „Archiv für Eisenbahnwesen“, März- und Aprilheft dieses Jahres, hat Professor Gustav Cohn die Ergebnisse der vorjährigen Kreuzverhöre kritisch beleuchtet und darauf hingewiesen, dass die fortschreitende Demokratisirung des Englischen Gemeinwesens durch die Bewegung gegen eine übermässige Dienstdauer der Beamten um ein weiteres Kennzeichen vermehrt werde, und dass auch anzunehmen sei, dass die Englische Eisenbahnpolitik im Zusammenhange hiermit allmählich in andere Bahnen gerathen werde.

In der Angelegenheit der Dienstzeit der Beamten wurde am 3. Februar 1891 der vom Präsidenten des Handelsamts beantragte Ausschuss des Unterhauses genehmigt. Er sollte untersuchen, ob und gegebenenfalls in welcher Weise die Arbeitsstunden der Bediensteten auf dem Wege der Gesetzgebung beschränkt werden sollten. Am 24. Februar wurde der Ausschuss aus 24 Mitgliedern gebildet, vom 10. März bis zum 16. Juli hielt er Sitzungen, in denen zahlreiche Bahnbeamte, Direktoren u. a. einem Kreuzverhör unterworfen wurden. Trotz des zusammengebrachten reichen Materials wurde am 16. Juli dem Parlament erklärt, dass der Ausschuss seine Untersuchungen in dieser Tagung nicht abschliessen könne und dass die Arbeiten in der nächsten Tagung fortgesetzt werden müssten. Soviel ergibt sich aber bereits aus den Aussagen, dass Missstände vorhanden sind. Wie diese abzustellen sein werden, darüber werden Vorschläge nach den Ergebnissen der diesjährigen Untersuchungen erwartet. Der Ausschuss ist in diesem Jahre in derselben Zusammensetzung wie im vorigen bestätigt worden und hat seine Sitzungen am 25. Februar d. J. wieder aufgenommen.

Neue Speisewagen

werden von der Nordwestbahn und der Caledonischen Bahn auf gemeinsame Kosten für den Betrieb auf der Westküstenlinie zwischen London und Glasgow beschafft. Die Wagen sind in den Werkstätten der Nordwestbahn in Wolverton im Bau und nahezu fertiggestellt.

Das Eisenbahn-Feldlazarethkorps der Caledonischen Bahn (Caledonian Railway Ambulance Corps), welches zu Anfang des vergangenen Jahres mit der Bestimmung ins Leben trat, eine möglichst grosse Zahl von Eisenbahnbediensteten zu befähigen, Verletzten den ersten Beistand zu erweisen, feierte am 5. Februar den ersten Jahrestag seines Bestehens. Der Vereinigung gehören 92 Beamte an, die sich gewissen Prüfungen unterzogen haben, wie denn überhaupt die Ausbildung der Leute unter ärztlicher Ueberwachung steht.

Neue Bestimmungen über Zeitkarten auf der Nordbahn.

Für Zeitkarten in den Londoner Bezirken hat die Nordbahn neue Bestimmungen folgenden Inhalts erlassen (vergl. „Railway Press“ vom 1. d. Mts.):

1. Zeitkarten werden für jeden beliebigen Zeitraum nicht unter 3 Monaten ausgegeben, derart, dass sie am Ende eines beliebigen Monats ausser Kraft treten. Der Inhaber einer solchen Karte muss sie am Tage des Ablaufs der Gültigkeit an die Gesellschaft zurückliefern.

2. Die Gültigkeit abgelaufener Zeitkarten wird nur vom Tage des Ablaufs ab verlängert, eine neue Karte kann dagegen von jedem beliebigen Tage ab ausgestellt werden.

3. Für eine Karte I. Klasse müssen als Bürgschaft 10 ℳ und für eine solche II. oder III. Klasse 5 ℳ hinterlegt werden, die zurückerstattet wird, wenn die Karte innerhalb einer Woche nach ihrem Ablauf mit einer quer darüber geschriebenen und vom Inhaber unterzeichneten Bescheinigung des Betrages zurückgegeben wird. Wird die Karte während dieser Frist nicht abgeliefert, so ist der Bürgschaftsbetrag verfallen. Der Verfall befreit indessen den Karteninhaber nicht von seiner Verpflichtung, eine abgelaufene Karte zurückzugeben, denn sie gehört der Gesellschaft und jede Person, die eine solche Karte absichtlich behält, wird gesetzlich belangt werden.

4. Der Inhaber einer Zeitkarte geniesst in betreff des Sitzplatzes kein Vorzugsrecht vor anderen Personen, auch hält sich die Gesellschaft nicht für verpflichtet, den Inhaber mit einem von ihm besonders bezeichneten Zuge zu befördern, wenn in diesem nicht genügend Platz ist.

5. Die Gesellschaft kann ihre Züge ändern, ohne den Zeitkarteninhaber davon zu benachrichtigen, ebenso können aus Anlass von Aufenthalten, Behinderungen oder Verzögerungen im Zugverkehr, mögen solche aus Unfällen, Fahrlässigkeit oder anderen Ursachen entstehen, keinerlei Ansprüche gegen die Gesellschaft erhoben werden. Der Inhaber hat allen den Personenverkehr betreffenden Verordnungen und Reglements zu entsprechen, die von Zeit zu Zeit von der Gesellschaft oder von anderen Gesellschaften, auf deren Linien die Karte gültig ist, erlassen werden. Die Karte ist nicht übertragbar und darf von keiner anderen Person, als auf deren Namen sie lautet, benutzt werden; im Falle solcher Uebertragung verfällt die Karte. Die Karte muss jedem Beamten oder Kontroleur auf Verlangen jederzeit vorgezeigt werden. Weigert sich ein Reisender, dies zu thun, so ist er verpflichtet, der Gesellschaft sofort den gewöhnlichen einfachen Fahrpreis für die Reise zu zahlen, die er bei der Kartenkontrole zurückgelegt hat oder zurückzulegen im Begriff ist; diesen Betrag erhält er nicht zurück. Verweigert der Reisende die sofortige Bezahlung, so ist die Gesellschaft berechtigt, seine Karte unter den später folgenden Festsetzungen für ungültig zu erklären.

6. Reist ein Zeitkarteninhaber in einer höheren Klasse, als er auf Grund seiner Karte berechtigt ist, so hat er den Unterschied der Preise einfacher Fahrkarten der betreffenden Klassen zu erlegen.

7. Verliert ein Reisender seine Zeitkarte, so hat er kein Anrecht auf eine neue Karte und darf ohne fernere Zahlung die Bahn der Gesellschaft nicht benutzen; den Verlust aber soll er sofort, nachdem er ihn wahrgenommen hat, der Gesellschaft anzeigen. Etwaige Belohnungen, welche die Gesellschaft für das Wiederauffinden der Karte zahlt, werden dem Inhaber als Schuld gegen die Gesellschaft angerechnet.

8. Vierteljahrskarten werden für Kinder unter 15 Jahren, ferner für Schullehrer, Studirende, Lehrlinge und zur Erlernung eines Geschäftes oder eines Berufes angestellte Personen unter 18 Jahren zu halben Preisen ausgegeben. Für Schüler sind Bescheinigungen der Schul- oder Lehranstaltsvorstände, für Lehrlinge und diejenigen, welche ein Geschäft erlernen, Bescheinigungen ihrer Prinzipale erforderlich; ebenso sind Alterszeugnisse seitens der Eltern oder Vormünder einzureichen. Alle auf falsche Unterlage oder falsche Vorspiegelungen hin ertheilten Karten sind ungültig, trotzdem ist die Gesellschaft berechtigt, etwa für solche Karten eingezahlte Geldbeträge einzubehalten.

9. Wenn ein Zeitkarteninhaber den im vorhergehenden festgesetzten Bedingungen, soweit sie ihn betreffen, nicht nachkommt, so ist es der Gesellschaft unbenommen, die Karte für ungültig zu erklären, und alle damit verbundenen Rechte und Vortheile zurückzuziehen, zu welchem Zwecke sie ihm durch die Post an die Adresse, welche in seinem Antrag auf Gewährung der Karte angegeben oder zuletzt bekannt geworden ist, den Verfall der Karte mittheilt. Mit der Uebergabe einer solchen Mittheilung an die Post ist die Ungültigerklärung der Karte erfolgt. Innerhalb einer Woche nach diesem Zeitpunkt muss die Karte an die Gesellschaft zurückgegeben sein. Alle für die Karte eingezahlten Beträge sind verfallen und verbleiben der Gesellschaft.

10. Wenn ein Zeitkarteninhaber während oder nach dem Ablauf seiner Karte oder später diese erneuert oder eine andere löst, so sollen die obigen Bedingungen und die hier noch zugefügten auf solche Fälle Anwendung finden und alle früheren in diesen Punkten getroffenen Abmachungen sollen als eine einzige fortlaufende angesehen werden, die auf jede derartig verlängerte oder neu gelöste Karte Anwendung finden.

11. Anträge auf Zeitkarten, die Bedingungen enthalten, welche von den vorstehenden Bedingungen in irgend einem Punkte abweichen, bleiben unberücksichtigt.

Die Bestimmungen sind in manchen Punkten recht strenge und haben dazu geführt, dass eine Abordnung der Zeitkarteninhaber der Nordbahn beim Verwaltungsrath in dieser Sache vorstellig geworden ist. Nach Anhörung der Abgeordneten sagten die Direktoren zu, dass der Paragraph, welcher von dem Verfall der Zeitkarten handelt, beseitigt werden solle. Dafür solle eine Bestimmung an die Stelle gesetzt werden, die dem Inhaber aufgibt, bei Verlust seiner Karte der Gesellschaft mittelst vorgedruckter Verlustanzeige hiervon Mittheilung zu machen. Daraufhin solle gegen Zahlung von 10 % des Betrages für die noch nicht abgelaufene Frist eine Karte verabfolgt werden; Belohnungen, die von der Gesellschaft für das Auffinden der Karte bezahlt werden, habe der Inhaber indess dieser zu erstatten.

Aus Russland.

Verletzungen der Dienstpflicht im Eisenbahndienst.

Der dirigirende Senat hat die Verfügung getroffen, dass Personen, die bei Privat-Eisenbahngesellschaften dienen, wie auch solche, die auf Kronseisenbahnen dienen, ohne hierbei die Rechte des Staatsdienstes zu geniessen, für von ihnen begangene Verletzungen der Verpflichtungen des Eisenbahndienstes zur Kriminalverantwortung nur auf der allgemeinen Grundlage des Kriminal-Gerichtsverfahrens gleich sonstigen Privatpersonen zu ziehen sind. Das Eisenbahndepartement seinerseits hat zur Kenntniss der Bahnverwaltungen gebracht, dass es von dem Befinden der Beamten der Regierungsinspektion der Privatbahnen oder dem Verwaltenden der Kronsbahnen, welcher stets Staatsbeamter ist, in jedem einzelnen Fall abhängt, für Verletzung der Dienstpflichten administrative Bestrafung eintreten zu lassen oder gerichtliche Verfolgung anzustrengen, d. h. dieselben den im Staatsdienst stehenden Personen gleich zu behandeln, sodass die begangenen Vergehen als Amtsverbrechen zu beahnden wären.

Eisenbahnkongress der Russischen Bahnverwaltungen.

Der siebente allgemeine Eisenbahnkongress sämmtlicher Bahnen Russlands hat am 4. März seine Sitzungen eröffnet. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Frage von Preisermässigungen für Schüler, Studenten usw. Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat auf den Krons- und vielen Privatbahnen bereits einen Rabatt von 75 % bestätigt. Eine Vorkommission des Kongresses beantragte in ihrem Gutachten dagegen einen Rabatt von 50 %. Doch dürfte der Standpunkt des Departements, wie in allen Tarifsachen, so auch in dieser, wiederum der maassgebende bleiben. Eine Einschränkung, die vom Departement nicht projektirt ist, hat der Kongress vorgeschlagen, nämlich diese Vergünstigung nur auf die III. Klasse zu beschränken, was wohl durchaus im Sinn und Wesen einer soweit gehenden Ermässigung liegt, denn Eltern, die für ihre Kinder mehr Bequemlichkeiten beanspruchen, als sie die III. Klasse gewährt, mögen dann auch einen tieferen Griff in ihre Kasse thun. Jedenfalls scheint es unbegründet, dass die Privateisenbahnen hierin zuweit gehen.

Einheitliche Eisenbahn-Medizinalverordnung.

Wie aus guter Quelle verlautet, hat der Reichsrath das Projekt des Ministeriums des Innern, für alle Eisenbahnen eine einheitliche Medizinalverordnung einzuführen, bestätigt. Demzufolge wird jede Bahn in mehrere Sanitäts- und

Medizinaldistanzen getheilt, je nach Bevölkerungszahl der durchschnittenen Rayons und der Länge der Bahn. Wo sich auf der Linie Kontrolverwaltungen befinden, wird ein besonderer Medizinaldienst mit einem Hospital für die dort beschäftigten Arbeiter organisirt. Im übrigen wird eine besondere Medizinaldienststation alle 150 Werst angelegt.

Aus den Mittheilungen der Residenzpresse lässt sich fast vermuthen, als ob durch das Reglement das Sanitätswesen nicht nur der Eisenbahnen, sondern in Anlehnung an diese auch dasjenige der durchschnittenen Gebiete einer Regelung unterzogen werden soll. Sobald der Befehl publizirt worden, werden wir auf den Gegenstand nochmals zurückkommen.

Warschau-Terespoler Eisenbahn: Verstaatlichung.

Wie die „Deutsche St. Petersburger Zeitung" mittheilt, ist die Verwaltung der Warschau-Terespoler Bahn davon in Kenntniss gesetzt worden, dass die Verstaatlichung der Bahn binnen kurzem bevorsteht und dass nach Bestätigung dieses Projekts seitens des Reichsraths eine besondere Regierungskommission eingesetzt werden wird, um den Werth des Inventars der Gesellschaft zu taxiren, wobei die Aktionäre, falls sich das Inventar über den statutenmässig vorgesehenen Betrag erstreckt, für diesen Mehrbetrag schadlos gehalten werden sollen. Die Aktionäre werden 5 % Obligationen zu demselben Nominalwerth, wie die derzeitigen Aktien erhalten. Die Obligationen werden auf 50 Jahre emittirt, wobei die Regierung sich das Recht vorbehält, sie vor der Zeit auszukaufen oder zu konvertiren.

Verkehrsministerium: Personalnachrichten.

Zum Gehilfen des Ministers der Verkehrsanstalten ist der Geheimrath Iwaschtschenkow an Stelle des ins Justizministerium versetzten Geheimraths Jewreinow ernannt worden.

Inzwischen beschäftigt sich die Presse eifrigst mit dem neuen Minister S. J. Witte, von dem eine neue Aera auf dem Gebiete des Verkehrswesens namentlich in der Leitung der Geschäfte selbst erwartet wird. Durch seine Ernennung, so meinen die Organe der Russischen Partei, ist die der Regierung obliegende schwere Aufgabe, an die Spitze eines Ministeriums einen erfahrenen kenntnissreichen, seinem Posten entsprechenden Mann zu wählen, gelöst. Es unterliegt keinem Zweifel, dass S. J. Witte die Geschäfte des Ministeriums der Wegebauten vollständig in Ordnung bringen wird. Er wird — so hoffen und erwarten wir — nützliche Mitarbeiter heranziehen und sich in staatsmännischem Geist nicht um die Persönlichkeiten, sondern um die Sache kümmern.

Da nun augenblicklich eine entschiedene Stimmung für den neuen Minister vorhanden ist, so findet man seine Ansprache an die Beamten bei Antritt seines Amtes besonders hervorragend, obgleich sie weder Programmpunkte noch sonst besonderes enthält. S. J. Witte sagt:

„Von meiner früheren Dienstthätigkeit her bin ich mit dem Wesen des mir nun anvertrauten Ressorts einigermaassen vertraut. Ich kenne seine guten und seine schwachen Seiten. Es versteht sich von selbst, dass ich nach Kräften bestrebt sein werde, die guten Seiten zu fördern und sicher zu stellen und alle nützliche Arbeit zu verstärken. Allein zu gleicher Zeit werde ich mich auch bemühen, alle schädlichen Erscheinungen auszumerzen und zu verhindern. Das sicherste Mittel gegen solche Erscheinungen erblicke ich darin, dass bei der Berathung jeder Frage, bei jeder dienstlichen Aktion ausschliesslich die Sache selbst ins Auge gefasst wird und von jeden nebensächlichen Betrachtungen und Bedenken, hauptsächlich persönlichen Charakters, abgesehen wird. Bei unserer gemeinsamen Arbeit bitte ich Sie, mir ihre Ansichten vollständig aufrichtig auszusprechen. Ich werde gern ihre Entgegnungeu anhören, wenn sie auf strenger, parteiloser Beurtheilung der Frage selbst beruhen; ist jedoch dieser oder jener Beschluss gefasst worden, so werde ich auch seine unumwundene Durchführung verlangen. Alles das sind Fragen, sozusagen inneren Charakters. Was aber die allgemeine Richtung unserer Thätigkeit anbetrifft, so kann ich nur sagen, dass diese Richtung gleich wie in allen übrigen Ressorts durch die strengste und unentwegte Erfüllung der Allerhöchsten Vorschriften und Befehle Seiner Majestät des Kaisers genau bestimmt wird. Die geringste, auch unabsichtliche Abweichung von diesem einzig segensvollen Wege wird unvermeidlich die strengste Verantwortlichkeit nach sich ziehen."

Es wäre im Interesse des Landes sehr zu hoffen, dass die Hoffnungen, die sich an die Thätigkeit des neuen Ministers knüpfen, sich erfüllen mögen. Die Gelegenheit ist in einer Beziehung jedenfalls sehr günstig, denn das Land braucht viel und da der allmächtige Finanzminister seinen Schützling gewiss unterstützen wird, um darzuthun, dass er den rechten Mann in Vorschlag gebracht hat, so wird vielleicht ein Theil der Hoffnungen in Erfüllung gehen.

Aus Afrika.

Algerien.

Die im Departement Algier gelegenen, für Personen- und Güterverkehr bestimmten Dampfstrassenbahnen: 1. von Saint Eugène über Algier, Mustapha, Hussein-Dey, Maison-Carrée und Arba nach Rovigo nebst Abzweigung von Mustapha nach dem Hafen von Algier, 2. von El-Affrun über Ameur-el-Aïn und Bourkika nach Marengo, 3. von Dellys über Camp-du-Maréchal und Draben Khedda (Mirabeau) nach Boghni, endlich 4. von Algier über Guyotville, Staueli und Zeralda nach Colea sind durch Erlass vom 16. Januar d. J. für gemeinnützig erklärt und zugleich ist das Departement Algier ermächtigt worden, für den Bau und Betrieb dieser Strassenbahnen, deren Konzession der Bauunternehmer Ed. Caze in Paris erworben hat, die im Gesetz vom 11. Juni 1880 vorgesehenen Leistungen zu übernehmen.

Das „Journal officiel" vom 26. Januar d. J. veröffentlicht das Gesetz, betreffend Herstellung der Tuat-Eisenbahn, in folgender Fassung: Art. 1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird ermächtigt, die Herstellung einer Eisenbahn von Aïn-Sefra nach Djenien-Bou-Rezg zu unternehmen. — Art. 2. Die erforderliche Ausgabe ist auf die Beträge anzurechnen, die alljährlich im Algerischen Haushalt für die vom Staate ausgeführten Eisenbahnvorarbeiten und -Bauten bewilligt werden. Bezüglich des Jahres 1891 wird im Haushalt des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Kap. 63, 2. Abtheilung eine Nachtragsbewilligung von 300 000 Frcs. für die Vorarbeiten gewährt. — Art. 3. Ueber die später festzusetzenden Bedingungen für die Konzession und den Betrieb der bezeichneten Bahn wird durch ein besonderes Gesetz Bestimmung getroffen werden."

Ausgeführt werden die Vorarbeiten, die Ende Mai oder Anfang Juni fertiggestellt sein sollen, durch den Oberingenieur Genty und den Ingenieur Pincemaille. Man will die Linie von Aïn-Sefra über Tiut durch das Thal des Wed Nanus führen und ist in diesem bereits bis Moghrar (27 km von Aïn-Sefra) gediehen, während man die Länge der ganzen Bahn jetzt auf 80 km schätzt.

Um die Interessen des Staates, die durch die Art der Betriebführung der Algerischen Bahnen gefährdet scheinen, zu wahren, hatte die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten seiner Zeit unter dem Vorsitze des Generalinspektors Alfred Picard einen Ausschuss eingesetzt, der untersuchen sollte, welche Verbesserungen sich in den finanziellen Bestimmungen der Betriebsverträge vornehmen liessen. Dieser Ausschuss beschäftigte sich zunächst mit der Ostalgerischen Eisenbahn und hat die Früchte seiner Arbeit in Gestalt eines am 16. November 1891 mit der Gesellschaft abgeschlossenen vorläufigen Vertrages dem Minister der öffentlichen Arbeiten übergeben, der sie als Gesetzentwurf am 16. Februar d. J. der Kammer vorgelegt hat. Nach dem ursprünglichen Vertrage waren sowohl die Anlage- als auch die Betriebskosten in bestimmter Summe, aber verschieden für die einzelnen Linien festgesetzt; demgegenüber bestimmt Art. 1 des neuen Vertrages folgendes:

Bezüglich der Wirkung der Zinsengewähr bilden die verschiedenen, der Gesellschaft konzessionirten Linien ein Ganzes, für welches es nur noch eine einzige Einnahme- und Betriebskostenrechnung gibt. Der jährliche Betriebsreinertrag wird berechnet, indem man von dem Betrag der Roheinnahmen jeder Art den Betrag der thatsächlichen und nützlichen Betriebsausgaben abzieht; doch dürfen letztere nicht höher sein als 4 200 Frcs. für 1 km nebst ¼ der kilometrischen Roheinnahme, sofern diese 16 800 Frcs. nicht erreicht; ist die kilometrische Roheinnahme gleich oder höher als 16 800 Frcs., so dürfen die Betriebsausgaben höchstens die Hälfte der Betriebseinnahmen betragen. Während der Uebergangszeit wird der oben genannte Betrag von 4 200 Frcs. in den Jahren von 1892 bis einschliesslich 1896 um 500 Frcs., und in den Jahren von 1897 bis einschliesslich 1901 um 250 Frcs. erhöht. Wenn die wirklichen Betriebsausgaben der Gesellschaft unter der vorstehend festgesetzten Höchstgrenze bleiben, so gehört ⅓ von dem Unterschied der Gesellschaft als Ersparnissprämie und wird den in Ausführung des Art. 7 des Vertrages vom 30. Juni 1880 angesammelten besonderen Betriebsrücklagen zugeführt; wenn diese Rücklagen mehr als 4 000 000 Frcs. betragen, so werden der Ueberschuss, sowie auch die Zinsen der Rücklagen entweder zur Rückzahlung der Staatsvorschüsse oder zur Theilung der Reinerträge zwischen Staat und Gesellschaft verwendet. Alle 10 Jahre kann vom Minister die Höchstgrenze der kilometrischen Betriebsausgaben entweder von Amtswegen und nach Anhörung der Gesellschaft oder auf deren Antrag neu festgesetzt werden.

Ausserdem bestimmt der neue Vertrag, dass die Ergänzungsbauten, die bisher nur aus den Rücklagen bestritten werden konnten, künftig mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, deren Ertheilung von dem Gutachten

des Staatsrathes abhängt und innerhalb der jährlich durch das Finanzgesetz festgestellten Grenzen ausgeführt werden können. Schliesslich kann das Verstaatlichungsrecht, das jetzt erst 1904 zur Anwendung kommen darf, nach dem neuen Vertrag jederzeit ausgeübt werden.

Aus Nordamerika.

Ein Central-Bahnhofsgebäude für Chicago.

Die in Chicago endigenden Hochbahnen haben nach der „Railr. Gaz." den Architekten S. S. Beman mit der Aufstellung des Entwurfs eines grossartigen Stationsgebäudes beauftragt. Die Pläne liegen jetzt fertig vor. Das Hauptgebäude, welches an der Ecke der Staats- und zwölften Strasse errichtet werden soll, erhält 8 Stockwerke und eine Frontlänge nach der Staatsstrasse von 107 m. Es ist im Stil der Englischen Renaissance gehalten. Auf der Ecke des Gebäudes, das von einem steilen Ziegeldach überragt wird, soll sich ein mächtiger Thurm, der 18,5 m im Quadrat hat und 128 m hoch ist, erheben. Von dem Hauptgebäude 25 m nach Süden hin entfernt, soll längs der Staatsstrasse die 205 m lange Zugabfertigungshalle errichtet werden.

Die beiden unteren Stockwerke des Hauptgebäudes sollen in Werkstein, die übrigen in Terracotta ausgeführt werden. Nach dem Hauptwarteraum führen 2 Eingänge von der Staatsstrasse aus und zwei gehen durch den Thurm, während die Reisenden des Vorortverkehrs die Züge vom südlichen Ende des Hauptgebäudes aus erreichen, indem sie eine überdachte Vorhalle, die sich zwischen dem Hauptgebäude und der Bahnhofshalle befindet, überschreiten.

Das untere Stockwerk soll, mit Ausnahme der Zugangsräume, zu Läden ausgebaut werden. Der Hauptwarteraum soll Abmessungen von 107 und 53 m erhalten; die Decken desselben sollen gewölbt werden, sie sind durch ein Oberlicht durchbrochen, über dem ein Lichthof liegt, von dem aus die oben liegenden Büreaus erleuchtet werden. Getrennt von dem Hauptwarteraum sind ein Warteraum für die Vorortreisenden, 15 × 49 m, ein Damenzimmer 15 × 24 m gross, Speisesäle, Barbierstuben, Zeitungsverkaufsstände u. dergl. vorgesehen. Neben dem Wartesaal befindet sich ein bedeckter Gang von 40 m Länge und 5,5 m Breite, woran eine Wagenvorfahrt stösst, welche an die Aufzüge und Treppen nach dem Wartesaal führt. Die Vorfahrt ist 45 m lang und 15 m breit. Der obere Theil des Gebäudes soll, wie bereits erwähnt, die Büreaus aufnehmen; es sind in jedem Geschoss 106 Diensträume vorgesehen. Quer zu der Vorhalle zwischen dem Hauptgebäude und der Zugabfertigungshalle befinden sich 14 Geleise, auf denen Schiebebühnen laufen, welche die Zugmotoren sofort nach Ankunft des Zuges auf ein anderes Geleise bringen, bezw. vor Abgang des Zuges vor denselben setzen. Am nördlichen Ende der Halle sind 8 Aufzüge für das zu befördernde Gepäck, am südlichen Ende ebenso viel für das mit den Zügen angekommene Gepäck vorgesehen.

Die eisernen Dachbinder der Halle haben eine Spannweite vom 88 m, sie sind elliptisch geformt, und steigen bis auf 38 m Höhe an. Die Binder werden paarweise miteinander verbunden. Die Bahnsteige werden aus Cement hergestellt, sie liegen 31 cm über den Schienen.

Der ganze Bau soll feuersicher, mit Mosaikfussböden hergestellt und mit allen Fortschritten der modernen Technik versehen werden. Die Kosten werden auf 3,5 Millionen Dollar angegeben. Man hofft im April mit dem Bau beginnen und ihn in 2 Jahren fertigstellen zu können. Rs.

Bücherschau.

Von Hamburg nach San Francisco. Eine sechswöchentliche Urlaubsreise von Dr. Julius Pieck, Regierungsrath. 11 Bogen 8°, illustrirt, in eleganter Ausstattung und einem Umschlag in Farbendruck. Preis 2 *M.* Verlag von Georg Stilke in Berlin.

Diese Reisebriefe wurden zuerst, wie unsere Leser sich erinnern werden, gegen Ende vorigen Jahres in unserer Zeitung veröffentlicht und haben durch die Reichhaltigkeit des Erzählten, sowie durch die Frische und Anschaulichkeit der Darstellung einen solchen Beifall gefunden, dass von vielen Seiten der Wunsch laut wurde, dieselben durch eine Buchausgabe einem grösseren Leserkreise zugänglich gemacht zu sehen. Dieser Anregung folgend, hat der Verfasser seine Berichte nochmals übergearbeitet und nach verschiedenen Richtungen hin ergänzt, um sie nunmehr in abgerundeter Gestalt darzubieten.

Als Mitglied der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung hat der Verfasser begreiflicher Weise ein besonderes Augenmerk auf die interessanten Erscheinungen gerichtet, welche das hoch entwickelte Verkehrswesen dort drüben aufweist; da er jedoch nicht in Erledigung eines amtlichen Auftrages, sondern auf Urlaub, zu seiner allgemeinen Belehrung gereist ist, hat er sich nicht auf Fachangelegenheiten beschränkt, sondern auch nach allen anderen Richtungen hin, wo es nur Sehens- und Bemerkenswerthes gab, die Augen aufgethan, und indem er erst das Leben und Treiben auf einem der grossen Hamburger Schnelldampfer beschreibt und sodann in bunten, abwechselungsreichen Bildern Newyork, die rauschende Millionenstadt am Hudson, das vornehme Washington, St. Louis, Kansas City und Denver, den Ohio, Mississippi und Missouri, das wildromantische Felsengebirge und die grosse Amerikanische Wüste, die Mormonenstadt am Salzsee, das farbenprächtige San Francisco, das immer riesiger anwachsende Chicago und endlich die Wunder des Niagara vor uns vorüberziehen lässt, gibt er zugleich einen ebenso unterhaltenden wie zuverlässigen Führer für diejenigen ab, die, sei es aus blossem Interesse zur Sache, sei es, weil sie selbst — namentlich etwa zur nächstjährigen Weltausstellung in Chicago — einen Ausflug nach Amerika zu machen beabsichtigen, über die bedeutenderen Städte der Union, über die hauptsächlichsten Verbindungswege zwischen dem Osten und Westen, sowie über die für den Personenverkehr zu Wasser wie zu Lande bestehenden Einrichtungen sich möglichst schnell und mühelos zu unterrichten wünschen. Möge die anziehend geschriebene Broschüre eine möglichst weite Verbreitung finden.

Todtenschau.

Louis Schwartzkopff †.

Am 7. März d. J. starb nach kurzem Krankenlager der Geh. Kommenzienrath Louis Schwartzkopff, der verdienstvolle Begründer und langjährige Leiter der weltbekannten Schwartzkopff'schen Maschinenbauanstalt in Berlin, ein um die Deutsche Industrie wie die Deutsche Technik gleich hochverdienter Mann. Die Neigung zur Mechanik, insbesondere zum Maschinenbau entwickelte sich bei Schwartzkopff schon in früher Jugend. Bereits als Knabe hatte er sich im elterlichen Hause in Magdeburg, wo er am 5. Juni 1825 geboren ward, eine Werkstätte eingerichtet, in der er mit einem Schulfreunde, dem Sohne eines Schmiedemeisters, arbeitete. Seine Schulbildung erhielt er auf dem Domgymnasium, später auf der Handelsschule in Magdeburg, an der er im Alter von 16 Jahren die Reifeprüfung ablegte; Privatunterricht in der Mathematik bei Werner Siemens, der sich damals vorübergehend in Magdeburg aufhielt, vervollständigte seine Ausbildung für das von ihm gewählte Fach in erwünschter Weise. Nachdem er 3 Jahre lang, von 1842—1845, das Gewerbeinstitut in Berlin unter Beuth besucht hatte, machte er eine vierjährige praktische Lehrzeit in der Borsig'schen Fabrik durch, erhielt dann im Jahre 1849 Anstellung als Maschinenmeister an der neuerbauten Magdeburg-Wittenberger Bahn und erweiterte seinen Gesichtskreis während dieser Zeit durch eine in Gemeinschaft mit Borsig und v. Unruh unternommene Studienreise nach England. Kaum 27 Jahre alt begründete er 1852 die eigene Fabrik in der Chausseestrasse in Berlin, die sich durch seine rührige Thätigkeit und Umsicht aus kleinen Anfängen zu der heutigen Bedeutung entwickelt hat. Zunächst hauptsächlich Giesserei, befasste sie sich bald auch mit der Herstellung grosser Maschinen, Ventilatoren, Kreiselpumpen, Krahnanlagen, Dampfhämmer usw. Namentlich die von Schwartzkopff ausgeführten Dampframmen waren es, die wegen ihrer eigenartigen Bauart den Ruf der Anstalt in weiten Kreisen begründeten. Seit dem Jahre 1860 trat die Herstellung von Eisenbahnmaterial — Weichen, Wasserstationen und Drehscheiben — mehr in den Vordergrund, und dies bildete dann die Ueberleitung zum Lokomotivbau, womit die Schwartzkopff'sche Anstalt in die Reihe der bedeutendsten Maschinenbauanstalten eintrat und sich zu einem Weltgeschäft entwickelte. Die erste Lokomotive wurde 1868 fertiggestellt. In neuerer Zeit ist es namentlich der Bau der Angriffstorpedos und der zugehörigen Maschineneinrichtungen, welcher dem Unternehmen einen neuen Aufschwung gegeben hat. Die dem Konstrukteur hierbei gestellten Aufgaben verwickelster Art, namentlich die bei der Erzeugung eines geeigneten Materials auftretenden Schwierigkeiten wurden durch Schwartzkopff's Ausdauer und Beharrlichkeit glänzend überwunden. Im Jahre 1887 trat der Verstorbene von der Leitung der Fabrik zurück, um sich seinen zahlreichen Ehrenämtern ganz widmen zu können. Waren doch für solche seine gereiften Erfahrungen und sein sicheres Urtheil auf den von ihm gepflegten Gebieten überall begehrt. Auch in mehrere Staatskörperschaften ward er berufen; der Akademie des Bauwesens gehörte er seit ihrer Begründung im Jahre 1880 an, ebenso war er Mitglied des Preussischen Staatsraths. In der Reihe der Männer, die Deutsche Technik und Deutschen Gewerbefleiss gefördert und zu Ehren gebracht haben, wird dem Heimgegangenen allezeit ein hoher Platz gewahrt bleiben.

(„Centralbl. d. Bauverw.")

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Anwendung der Kursdifferenz-Beträge (Berichtigung). In der in Nr. 21 dieses Blattes vom 12. März 1892, sub Pos 468 verlautbarten Kundmachung hat im zweiten Absatze, 5. Zeile, die Bezeichnung „Abtheilung c" richtig zu lauten „Abtheilung e".

Wien, am 26. März 1892. (616)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Mit dem Uebergang der Bahnstrecke Guben-Cottbus in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, am 1. April d. J., wird — nach einer Mittheilung dieser Direktion — die an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cottbus belegene Station Peitz C. G. fortan die Bezeichnung „Peitz-Stadt" und die an der Bahnstrecke Guben-Cottbus belegene Station Peitz H. S. G. in Zukunft die Bezeichnung „Peitz-Forsthaus" führen.

Berlin, den 29. März 1892. (617)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3 Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Der am 7/2. l. J. auf der Strecke Erzberg-Eisenerz wegen Lawinenstürze und Lehnenabrutschungen eingestellt gewesene Verkehr wurde am 14/3. l. J. wieder aufgenommen.

Wien, am 28. März 1892. (618)

4. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt je eine neue Ausgabe der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. in geschlossenen Sendungen von 200—300 t nach Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft via Venlo und Emmerich bezw. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft über Winterswyk in Kraft. (Preis je 0,10 ℳ) Die neuen Ausgaben der genannten Ausnahmetarife unterscheiden sich von den gegenwärtig gültigen, zur Aufhebung kommenden Ausgaben vom 1. April 1891 nur insofern, als die Station Amersfoort der Niederländischen Centralbahn in den Verkehr über Venlo und Emmerich, die Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft westlich Boxtel und Herzogenbusch in den Verkehr über Emmerich und endlich die Stationen der Strecke Amersfoort-Utrecht-Gouda-Rotterdam a. d. Maas in den Verkehr über Winterswyk einbezogen werden.

Am gleichen Tage gelangen ferner zu den allgemeinen Kohlen-Ausnahmetarifen vom 1. Januar 1889 im vorbezeichneten Verkehre die nachfolgend genannten Nachträge zur Einführung:

a) der III. gemeinsame Nachtrag zu den Heften 1—7, enthaltend die bereits am 1. November v. J. in Kraft getretenen Bestimmungen wegen Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs B bei Stellung von Wagen mit mehr als 10 000 kg Ladegewicht, Veränderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien und Veränderungen in den Verwaltungsbezirken der Niederländischen Bahnen. (Preis 0,10 ℳ)

b) Nachtrag VI zum Heft 1 (Verkehr nach Stationen der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft), enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Stationen Elst und Oosterbeek und neue Frachtsätze für die Stationen der Strecke Herzogenbusch-Zwaluwe (Hooge). (Preis 0,10 ℳ)

c) Nachtrag III zum Heft 3 (Verkehr nach Stationen der Niederländischen Staats- [früher Niederländischen Rhein-] Eisenbahn-Gesellschaft), enthaltend anderweite Frachtsätze für die Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie Berichtigungen des Haupttarifs. Soweit Erhöhungen gegenüber den bestehenden Tarifen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 1. Juli d. J. in Anwendung. (Preis 0,10 ℳ)

Abdrücke der Tarife und Nachträge sind zu den angegebenen Preisen bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Endlich wird vom 1. April d. J. ab der Frachtsatz des Ausnahmetarifs B Alsdorf-Maastricht G. C. B. auf 18,10 ℳ für 10000 kg ermässigt.

Köln, den 26. März 1892. (619)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Zu dem Kilometerzeiger für die Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom Jahre 1883 ist der V. Nachtrag erschienen.

München, den 29. März 1892. (620)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Verkehr Bayern-Elsass-Lothringen. Der für Amanweiler Grenze-Eger veröffentlichte Frachtsatz von 78 ℳ 28 ₰ für zweiachsige Eisenbahnwagen gilt auch von Novéant Grenze nach Eger.

München, den 28. März 1892. (621)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Der in den direkten Gütertarifen der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen z. Z. bestehende Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter kommt mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. als Ausnahmetarif in Wegfall, nachdem derselbe als „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter" durch den ab 1. April l. J. gültigen Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in das allgemeine Tarifschema aufgenommen worden ist.

Eine Aenderung der Frachtsätze tritt hierdurch nicht ein.

München, den 28. März 1892. (622)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehre Elberfeld-, Frankfurt a/M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.- und Magdeburg-Erfurt, Reichsbahn-Staatsbahnverkehr sowie Norddeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. April d. J. wird die Station Leutzsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den in den obengenannten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Erfurt, den 28. März 1892. (623)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Vom 1. April d. J. ab werden Kalk und Kalksteine in Mengen von mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zwischen Lobositz und einer grösseren Anzahl Sächsischer Stationen zu direkten längstens bis 1. Juni d. J. gültigen Frachtsätzen befördert, die bei unserem Verkehrsbüreau hier zu erfahren sind.

Dresden, am 31. März 1892. (624)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 25. Mai 1891 tritt mit dem 1. April d. J. ein bis zum 30. September bezw. 31. Dezember d. J. geltender erweiterter Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen zu Lübeck und Hamburg kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 30. März 1892. (625)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt im Verkehre zwischen Altenhundem des Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Kopenhagen der Dänischen Staatsbahnen andererseits für Eisen des Spezialtarifs II bei Aufgabe desselben in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,90 ℳ (1,69 Kr.) für 100 kg in Kraft.

Altona, den 30. März 1892. (626)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlen-Verkehr nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Hessischen Nebenbahnen und der Mannheim-Weinheimer Bahn. Am 1. April d. J. gelangt zum Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr (Saarkohlentarif Nr. 3) vom 15. August 1889 der Nachtrag II zur Ausgabe.

Der Nachtrag enthält:

1. Frachtsätze für die Stationen Göttelborn, Quirscheid und Sulzbach (Station) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch);
2. ermässigte Sätze für die Station Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn;
3. Berichtigungen.

Verkaufspreis des Nachtrages II: 0,10 ℳ.

Köln, den 29. März 1892. (627)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische)

Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrheinisch)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 ab wird die Station Neumühl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Ausnahmetarif 8 b für Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) etc. einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, im März 1892. (MG628)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Kaiserslautern-Nordbahnhof mit den für die Station Kaiserslautern - Hauptbahnhof bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 8 für Gaskoks aufgenommen.

Köln, den 31. März 1892. (629)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der 1. Nachtrag zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, durch welchen Aenderungen der Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften, der allgemeinen und Ausnahmetarife, sowie neue Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Oberhaid, Otterfing und Rosenbach und ferner ein neuer Ausnahmetarif (Nr. 7) für Brennholz eingeführt werden.

Insoweit die eintretenden Aenderungen Frachterhöhungen zur Folge haben, bleiben die seitherigen Tarifsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Näheres ist bei unserem Tarifbüreau zu erfahren. (630)

Frankfurt a/M., den 31. März 1892.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der im Mecklenburgischen Verbands-Gütertarif vom 1. April 1890 enthaltene Ausnahmetarif 5 für Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben etc. findet vom 1. April d. J. ab auch Anwendung im Verkehr mit Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd, jedoch unter Ausschluss der unter Ziffer 4 des Ausnahmetarifs genannten Artikel Rüben etc.

Schwerin, den 30. März 1892. (631)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Koks von den diesseitigen Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach den Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ungarischen Staatseisenbahnen — einschliesslich der vormaligen priv. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft — ein neuer Ausnahmetarif, bestehend in 2 Heften mit zumeist ermässigten Frachtsätzen, in Kraft.

Heft I enthält die Stationen der vormaligen Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Heft II die übrigen Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Aufgehoben werden durch diesen Tarif die Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks vom 1. März 1891 nach:

a) Stationen der vormaligen Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien) nebst Nachtrag I und
b) Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ungarischen Staatseisenbahnen nebst Nachtrag I.

Druckabzüge der neuen Tarife sind von den betheiligten Stationen zum Preise von 0,20 ℳ für Heft I und von 0,25 ℳ für Heft II zu beziehen.

Breslau, den 30. März 1892. (632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April bis 30. Juni d. J. gelangt für die Beförderung von Mais (Kukuruz) von Galizien und der Bukowina nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg sowie der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Ladungen von 10 000 kg etc. ein direkter ermässigter Ausnahmetarif zur Einführung. Abdrücke desselben können zum Preise von 10 ₰ für das Stück von den bekannten Verkaufsstellen bezogen werden.

Breslau, den 30. März 1892. (633)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Lokalverkehr Köln (rechtsrheinisch) und Rheinischer Nachbarverkehr. Die Station Hadamar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) wird vom 1. April d. J. ab in den in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif E für die Beförderung von Basalt usw. aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 27. März 1892. (634)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokal-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. April d. J. erscheint ein Nachtrag XIV zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, für die Stationen Cottbus, Hohenbocka, Oberl. Bhf., Kohlfurt, Ruhland, Sagan und Sorau, sowie Aufhebung des Ausnahmetarifs 2 für bestimmte Stückgüter.

Einzelne hierdurch eintretende geringfügige Erhöhungen treten erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen käuflich.

Erfurt, den 28. März 1892. (635)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umschlagsverkehr via Wien (Donauuferbahnhof). Einführung eines neuen Tarifs. Mit 1. April d. J. gelangt ein neuer Uebernahmetarif für den direkten Frachtgutverkehr von Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Serbischen, Bulgarischen, Rumänischen und Russischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur Einführung.

Mit dem nämlichen Tage tritt der gleichnamige Uebernahmetarif vom 1. Mai 1891 ausnahmlich der in diesem Tarif für den Verkehr mit der Station Nisch enthaltenen Frachtsätze von Belgrad transito, welche noch bis zum 1. Mai d. J. in Geltung bleiben, ausser Wirksamkeit.

Der in Rede stehende Uebernahmetarif ist bei den Verwaltungen der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft und der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien zum Preise von 30 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, am 23. März 1892. (636)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Für den Französisch-Belgisch-Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen etc. Personenverkehr über Herbesthal-Aschaffenburg erscheint am 1. April d. J. ein neuer Tarif. Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen.

Mainz, 29. März 1892. (637)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

---

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXIX. (ausserordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Sonnabend, den 30. April 1892, um 10 Uhr Vormittags, in Wien I., Herrengasse Nr. 6 (Bösendorfersaal) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Antrag auf Genehmigung eines vom Verwaltungsrathe mit der H. K. K. Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend Aufnahme eines 4 % Prioritätenanlehens im Nominalbetrage von 24 000 000 fl. Oe. W. Silber, behufs Konvertirung der im Umlaufe befindlichen 5 % Prioritätsobligationen und behufs Schaffung eines Investitionsfonds.

Im Falle ertheilter Genehmigung:

2. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme und Begebung des, den Gegenstand des obigen Uebereinkommens bildenden 4 % Prioritätenanlehens.

3. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Durchführung der infolge dieses Uebereinkommens etwa nothwendig werdenden Aenderungen der Statuten.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nichtfälligen Kupons längstens bis Sonnabend, den 16. April 1892, 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Bodenkredit-Anstalt in Wien deponiren und hierfür die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Nach § 23 der Statuten können Aktionäre nur durch Personen vertreten werden, welche selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sind; im Vertretungsfalle haben die Aktionäre

die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien, gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung, an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im März 1892. (638)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

7. Verdingungen.

Unter Zugrundelegung der bei den Preussischen Staatsbahnen gültigen, im „Deutschen Reichsanzeiger" vom 30. Juli 1885 veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen", sowie der für den diesseitigen Bezirk gültigen, durch die „Kölnische Zeitung" vom 7. April 1891 Nr. 285 Abendausgabe veröffentlichten „allgemeinen Vertragsbedingungen" soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 20 Güterzug-Gepäckwagen,
b) 40 Rädersätzen für Wagen,
c) 100 Flussstahl-Spiralfedern und 80 Flussstahl - Tragefedern mit Bunden für Wagen

vergeben werden.

Bedingungen usw. für Wagen können zu 2 ℳ, für Rädersätze und Federn zu je 1,50 ℳ von unserem maschinentechnischen Büreau, Domhof 48 hierselbst, bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen" bezw. „Rädersätze" und „Federn" versehen, portofrei zu dem auf den 8. April d. J., Vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungstermine an das genannte Büreau einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Köln, den 24. März 1892. (639)

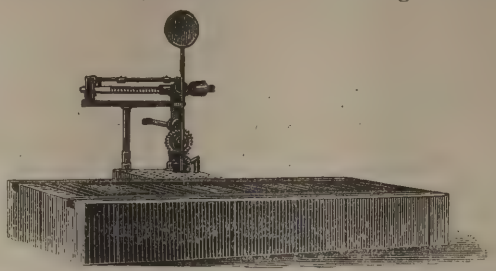
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt

Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung
592 Stück in 8 Jahren geliefert.

Fundament in Stein und Eisen.

Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.



Signalscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.

Entlastung bei Waggonwaagen **ohne** Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen. Bei Waggonwaagen **mit** Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel

eventuell mit **hydraulischer** oder **electrischer** Hebung der Brücke.

Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Taus	Hund	Zehn.	Kilo		
9	6	5	3	Brutto	Empfänger
1	4	9	6	Tara	Datum
				Netto	

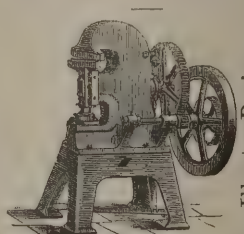
Prospecte gratis und franco.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
34mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

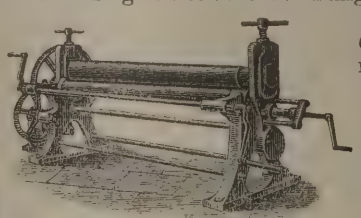
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

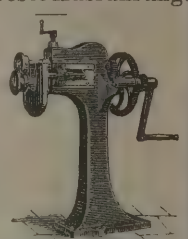
Mehrere Patente im In- und Ausland!



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Fabrik-Marke

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

liefert als langjährige Specialität:

Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.

Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

Patent-Sicherheits-Aufzüge

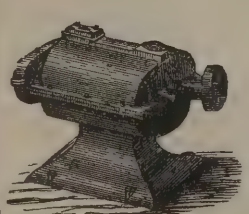
für **Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb,** den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)

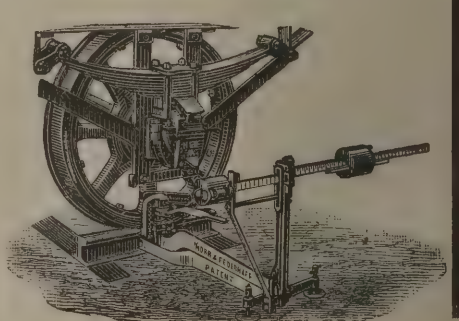
Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.

Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.

Gepäckzeigerwaagen,

Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 28. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. April 1892.

Inhalt:

Ein Vorschlag zur Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung zwischen den Vereinsbahnen.

Vereinsmittheilungen:
- Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen.
- Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale d. Eisenbahn-Güterwagen.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Die neuen strategischen Bahnbauten.
- Zur Einführung der Mitteleuropäischen Einheitszeit.
- Betriebsergebnisse im Febr. d. J.
- Bayerischer Eisenbahnrath.
- Betriebseröffnungen.
- Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Aenderung von Stationsnamen.
- Breslau-Warschauer Eisenbahn.
- Deutsch-Nordischer Lloyd.
- Marienburg-Mlawkaer Eisenb.
- Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
- Gemeindebesteuerung der Eisenb.
- Hamburger Strasseneisenbahn.
- Stuttgarter Strasseneisenbahn.

Aus der Schweiz:
- Die Wengernalpbahn.
- Drahtseilbahn Territet-Glion.
- Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter Sees.
- Drahtseilbahn Marzili-Stadt Bern.
- Eigerbahn.
- Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Aus Frankreich:
- Tarif für Zollbehandlung.
- Befugniss der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.
- Pariser Hafenverkehr in 1891.
- Personalnachrichten.

Aus Afrika:
- Tunesien.
- Britisch-Ostafrika.
- Portugiesisch-Ostafrika.

Aus Nordamerika:
- Die grösste Zuggeschwindigkeit.
- Eine elektrische Lokomotive von 500 PS.
- North Carolina Eisenbahn.
- Dividenden.

Aus Südamerika:
- Argentinien.

Urtheile des Reichsgerichts:
- Erkenntniss vom 15/1. 1892.

Bücherschau:
- W. Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preussen.
- Sommerfeldt, Die Grundzüge der Festigkeitslehre in ihrer besonderen Anwendung auf die Berechnung provisorischer Eisenbahnbrücken.

Verschiedenes:
- Centralamerika: Eisenbahnen in Costa Rica.
- Versicherung gegen Verlust des Gepäcks.

Personalnachrichten:
- Preussische Staatseisenbahnen.
- Badische Staatseisenbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Generalversammlungen.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein Vorschlag zur Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung zwischen den Vereinsbahnen.

Das jetzige Verfahren, wonach die Feststellung der Wagenmiethe für die auf fremden Strecken laufenden Wagen der verschiedenen Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgt, beruht einerseits auf der Abmachung, dass die Miethe gezahlt wird einestheils nach Maassgabe der durchlaufenen Kilometer und anderentheils nach Maassgabe der auf fremder Strecke verbrachten Zeit, sowie ferner auf der Bestimmung, dass die, fremde Wagen benutzenden Verwaltungen ihre Miethsschuld selbst feststellen und sie den Eigenthumsverwaltungen mittheilen müssen.

Als Uebelstände dieses Verfahrens sind anzusehen: der Mangel jeden Interesses, welches die Eigenthumsverwaltung, abgesehen von Zeiten des Wagenmangels, an der möglichsten, über 50 % hinausgehenden Ausnutzung der Wagen hat, welche auf fremde Strecken übergehen, zumal wenn die eigene Versandstation in der Nähe der Uebergangsstation liegt; der Mangel an Interesse, welches die fremden Verwaltungen daran haben, nach der Heimath laufende Wagen mit Rückfracht zu versehen, sowie die verwickelte Art und Weise, in welcher jetzt die Laufzeiten und Wege ermittelt werden und durch welche die einzelnen Stationen sehr belastet und ausserdem eine Menge Arbeitskräfte erforderlich werden, die bei den einzelnen Abrechnungsstellen eingehenden Nachweisungen der Stationen zu verarbeiten.

Die Abrechnung zu vereinfachen gibt es nun zwei Wege, je nachdem es vorgezogen wird, als Maassstab für die Höhe der Wagenmiethe den bisherigen weiter gelten zu lassen oder ihn durch einen anderen, die Frachtkosten, zu ersetzen. In ersterem Falle wird der Uebelstand, dass die Wagen mangelhaft ausgenutzt werden, bestehen bleiben, im anderen Falle ist die Beseitigung desselben als wahrscheinlich, die Milderung jedenfalls als sicher anzusehen.

Das Abrechnungsverfahren, bei welchem die Höhe der Wagenmiethe von den erzielten Frachten abhängig sein würde, ist bereits in einer, vor einiger Zeit von dem Unterzeichneten veröffentlichten *) besonderen Abhandlung besprochen. Dieses Verfahren wird bei der Einfachheit desselben den Vorzug ver-

*) Als Broschüre im Selbstverlage des Verfassers erschienen und von diesem zum Preise von 50 ₰ zu beziehen.

dienen; allerdings setzt es aber das Aufgeben eines altgewohnten Berechnungsgrundsatzes voraus. Kann man sich hierzu nicht entschliessen, dann wird der andere der angedeuteten Wege beschritten werden müssen, nämlich der, dass man ein vereinfachtes Verfahren behufs Feststellung der Grundlagen (Kilometer und Tage) für die Abrechnung herbeiführt. Einen Vorschlag in diesem Sinne zu machen, soll in nachstehendem versucht werden.

Wie bekannt, wird jeder Wagen, der die Heimath verlässt, auf der Grenze von der heimathlichen und von der fremden Grenzstation in Listen aufgenommen, in welchen die Zeit der Uebergabe durch die übergebenden und übernehmenden Beamten anerkannt werden muss und ausserdem in Nachweisungen eingetragen, welche den Abrechnungsstellen zugehen. Läuft ein Wagen durch das Gebiet einer Bahnverwaltung ohne Aufenthalt (im Sinne der Vereinbarungen) hindurch auf die Nachbarbahn, so wird er auf der betreffenden Grenzstation wieder behandelt wie oben und die Bestimmungsstation schliesslich meldet ihn wieder der Abrechnungsstelle. Auf dem Rückwege wiederholen sich die Aufschreibungen und Meldungen, die dann, wenn der Wagen nicht auf demselben Wege zurückkommt, auf welchem er nach seiner Entladestation gelangte, von anderen als den obengenannten Stationen vorgenommen werden müssen. Aus allen diesen Meldungen, welche einen und denselben Wagen betreffen, ist es nun Aufgabe der Abrechnungsstelle, den Lauf des Wagens an sich, die durchlaufenen Kilometer und die Laufzeit festzustellen und die betreffenden Angaben bezüglich der verschiedenen Wagen der verschiedenen Verwaltungen zu sammeln und allmonatlich den Eigenthumsverwaltungen mitzutheilen. Diese müssen nun eine Prüfung jener Angaben vornehmen, wozu sie imstande sind, wenn sie sich die Mühe machen, aus den verschiedenen Monatsnachweisen jeden einzelnen Wagen nun ihrerseits wieder auf seinem ganzen Laufe zu verfolgen.

In viel einfacherer Weise können nun die erforderlichen Unterlagen beschafft werden, wenn jedem Wagen, welcher nach einer Station einer fremden Verwaltung beladen wird, seitens der heimathlichen Versandstation ein Begleitbrief nach anliegendem Muster mitgegeben wird, der bei dem Wagen auf seinem Wege zur Bestimmungsstation und zur Heimath verbleibt und ihm beim Betreten der Heimath von der heimathlichen Grenzstation abgenommen wird, um an die heimathliche Abrechnungsstelle geschickt zu werden. Die Einrichtung der Wagenbriefe, ohne welche fremde Wagen und nach fremden Strecken laufende eigene Wagen nicht in den Zügen sich befinden dürften, ist derartig getroffen, dass daraus sämmtliche Angaben zu entnehmen sind, welche die Heimathsbahn bedarf, um ihrerseits der benutzenden Bahn eine Schuldrechnung aufzustellen und ihre Statistik zu vervollständigen. Der Brief enthält die Bezeichnung der Heimathsbahn, der Versand- und Bestimmungsstation, den Ladungszustand, die auf fremder Strecke durchlaufenen Kilometer, die Laufzeit, und der Weg des Wagens an sich ergibt sich aus den Eintragungen der verschiedenen Uebergangsstationen bezw. der Entlade- und Beladestationen, welche Eintragungen zugleich als Anerkenntnisse der fremden Verwaltungen gelten. Das ausgefüllte Muster lässt dies erkennen.

Angesichts der Bestimmung, nach welcher die Verwaltungen nur gehalten sein sollen, 3 Mal an jedem Tage Wagen der Nachbarbahnen anzunehmen, erscheint die andere, dass die Uebergabestunden nun genau angegeben und zur Grundlage der Fristberechnungen gemacht werden sollen, nicht sehr berechtigt. Es ist deshalb der Einfachheit wegen, und weil thatsächlich auch ohne grosse Nachtheile der einzelnen Verwaltungen möglich, angenommen worden, dass künftig die Laufzeit nicht mehr bis auf Stunden genau ermittelt werde, sondern dass man sich begnüge mit einer Genauigkeit bis auf Viertel Tage. Die erforderlichen, die Zeit der Uebernahme betreffenden Vermerke in den Wagenbriefen können dann in der Weise bewirkt werden, dass in den Stationsstempel hinter dem Namen der Station sich der Tag der Uebergabe und durch die Zahlen I bis IV die Zeit angegeben findet.

Der leichteren Uebersichtlichkeit wegen, welche bei der ferneren Bearbeitung der Wagenbriefe wünschenswerth ist, empfiehlt es sich, die Stationsnamen usw. abwechselnd mit rother und mit blauer Farbe einstempeln*) zu lassen und zwar so, dass die übergebende Heimathsstation mit blauer Farbe den Anfang macht, die Stationen der angrenzenden Verwaltung mit Roth stempeln, die Stationen der nächsten in Frage kommenden Verwaltung wieder mit Blau usf., so dass sich die Eintragungen so von einander abheben, dass sofort zu ersehen ist, wann ein Uebergang von einer Bahn zu einer anderen stattgefunden hat. Es lässt sich dann nicht nur der Lauf des Wagens rasch feststellen, es ist auch — und darauf kommt es hauptsächlich hier an — nicht leicht ein Irrthum bei dem Zerschneiden der Briefe möglich. Nachdem nämlich durch die Abrechnungsstellen die Kilometer, die Laufzeiten und etwaige Verzögerungen festgestellt, in der aus dem Muster ersichtlichen Weise in den Briefen vermerkt bezw. aufgerechnet und an vorgesehener Stelle am Kopfe der Briefe und in die Schuldrechnungen für die fremden Verwaltungen eingetragen sind müssen die Briefe und zwar nöthigenfalls unter Zuhilfenahme von Maschinen zerschnitten werden, damit die Anerkenntnisse der einzelnen Verwaltungen je für sich gesammelt werden können, um später den Schuldrechnungen als Beläge beigefügt zu werden. Werden diese Beläge in derselben Reihenfolge gesammelt, wie deren Inhalte in die Schuldrechnungen eingestellt sind, dann ist die Prüfung der Rechnungen durch die schuldenden Verwaltungen auf Grund dieser Beläge eine ganz einfache und rasch zu erledigende Sache, weil es sich nun nicht mehr um die Wagen selbst, sondern nur noch um Zeiten und Wege handelt, welche ohne weiteres aus den Belägen zu ersehen sind.

Ohne zu grosse Belastung der Stationen befürchten zu müssen, kann denselben die Eintragung der Kilometer, welche die auf der eigenen Strecke ankommenden fremden Wagen auf dieser zurückgelegt haben, übertragen werden; die Uebergangsstationen hätten zugleich eine vorläufige Prüfung dahin vorzunehmen, ob ein Wagen sich zu lange auf der fraglichen Bahn aufgehalten hat oder nicht. Wäre ersteres der Fall, dann hätte die betreffende Station sofort eine Meldung an die vorgesetzte Dienststelle behufs weiterer Untersuchung bezüglich der Schuldfrage zu machen. Es kann aber auch, wenn es vorgezogen wird, die Uebergangsstation nicht zu belasten, das Eintragen der Kilometer usw. der Eigenthumsverwaltung überlassen werden, wenn es auch grundsätzlich richtiger ist, dass diese fertig ausgefüllte Briefe erhält und sie nur zu prüfen hat bezüglich der Richtigkeit der Angaben und daraufhin, ob nicht etwa eine widerrechtliche Benutzung eines Wagens stattgefunden hat. Von letzterem wäre vorkommendenfalls die schuldige Verwaltung seitens der Eigenthumsbahn sogleich in Kenntniss zu setzen.

Der Kopf des Briefes wird bei der Wageneigenthümerin verbleiben zur Verwendung für statistische Zwecke.

Die Grösse der Wagenbriefe wird zweckmässig gleich der der Frachtbriefe zu machen sein; sie sind des Zerschneidens halber nur auf einer Seite zu bedrucken. Für die meisten Sendungen wird ein Blatt genügen, in den Fällen aber, wo voraussichtlich eine Seite nicht ausreicht, sind ganze Bogen zu verwenden und wenn ausnahmsweise auch die alsdann zur Verfügung stehenden zwei Seiten nicht genügen sollten, ist von der Station, welche keinen Platz mehr für ihre Eintragungen findet, ein Zusatzbrief auszustellen. Letzterer ist hinsichtlich der Bezeichnung der Eigenthumsbahn und der Nummer usw. des Wagens übereinstimmend mit dem Haupt-

*) Es mag hier gleich darauf aufmerksam gemacht werden, dass für Stationen, welche in kurzer Zeit viele Briefe zu stempeln haben würden, entsprechende Stempelvorrichtungen beschafft werden müssten, mit welchen diese Arbeit rascher als mit gewöhnlichen Handstempeln auszuführen wäre.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Königlich Bayerische Staatsbahn.

Versandstation: Nürnberg. Bestimmungsstation: Gaschwitz über Probstzella-Pegau.

Der zweiachsige Wagen: G. 5130 hat auf fremder Bahn in 12 III Tagen 328 km (davon 44 km leer) also 656 Achskm (davon 88 Achskm leer) zurückgelegt.

Uebergabe bezw. Empfang	Ladungszustand	Kilometer im einzeln.	Kilometer im ganzen	Laufzeit Tage wirkl.	Laufzeit Tage gestattet	Verzögerung		Bemerkungen, betreffend unverschuldete Verzögerungen
K. Bayer. St.-B. Probstzella 25. 5. 91. I	1/1 b						K. Bayer. St.-B.	
K. P. E.-V. Probstzella 25. 5. 91. I							K. Bayer. St.-B.	
K. P. E.-V. Plagwitz 27. 5. 91 III		154	154	2. II	2	II	K. Bayer. St.-B.	
K. S. St.-B. Plagwitz 27. 5. 91. III							K. Bayer. St.-B.	
K. S. St.-B. Gaschwitz 28. 5. 91. I	l	10					K. Bayer. St.-B.	
K. S. St.-B. Gaschwitz 30. 5. 91. II							K. Bayer. St.-B.	
K. S. St.-B. Plagwitz 30. 5. 91. III		10	20	4	4		K. Bayer. St.-B.	
K. P. E.-V. Plagwitz 30. 5. 91. III							K. Bayer. St.-B.	
K. P. E.-V. Zeitz 1. 6. 91. I		34					K. Bayer. St.-B.	Der Wagen war vom 1. 6. I bis 3. 6. III wegen heisser Achse ausser Betrieb. Zeitz, 5/6. Hühn.
K. P. E.-V. Zeitz 5. 6. 91. I	3/4 b						K. Bayer. St.-B.	Der 31/5. war ein Sonntag.
K. P. E.-V. Probstzella 5. 6. 91. IV		120	154	6. I	2	4. I	K. Bayer. St.-B.	
K. Bayer. St.-B. Probstzella 5. 6. 91. IV							K. Bayer. St.-B.	
							K. Bayer. St.-B.	
							K. Bayer. St.-B.	
							K. Bayer. St.-B.	
							K. Bayer. St.-B.	
							K. Bayer. St.-B.	
Summe			328	12. III				
davon leer			44					

brief auszufüllen und als Zusatzbrief*) — 1. oder nöthigenfalls auch 2. — gekennzeichnet dem Wagen auf seinem weiteren Lauf beizugeben, während der Hauptbrief mit dem Vermerk über erfolgte Ausstellung eines Zusatzbriefes in verschlossenem Briefumschlag „eingeschrieben“ der Abrechnungsstelle der Heimathbahn zugeschickt wird.

Für den Fall, dass ein Brief einmal verloren gehen sollte, hat die Station, auf welcher der betreffende Wagen ohne Wagenbrief aus dem Zug ausgesetzt wird, einen Zusatzbrief auszustellen und dem Wagen beizugeben; ferner ist von jener Station ein Ersatzbrief für den verloren gegangenen auszufertigen, welcher in rückwärtigem Laufe bis zur Heimath den Uebergangsstationen bezw. denjenigen Zwischenstationen, auf welchen der Wagen zur Ent- bezw. Wiederbeladung oder

*) Es wird sich empfehlen, für die Zusatzbriefe besondere Briefformulare vorzuhalten, in welchen am Kopf die Bezeichnung der Bahnverwaltung noch fehlt. In diese mit „Zusatzbrief“ bezeichneten Formulare ist dann die Bezeichnung der Eigenthumsverwaltung handschriftlich einzutragen.

wegen Beschädigung usw. sich aufhielt, zugeht zur Ergänzung desselben. Jedoch müssen, um einer unrechtmässigen Benutzung des etwa wieder aufgefundenen und in die Hände der Wageneigenthümerin gelangten ersten Briefes vorzubeugen, auf dem Ersatzbriefe die Stationsnamen nebst Zeitangabe mit farbiger Tinte eingeschrieben — nicht eingedruckt — und vom Stationsbeamten unterschrieben werden. Findet dann später eine Verwaltung unter den ihr übermittelten Belägen einen geschriebenen, so kann sie ihre Prüfung dahin ausdehnen, ob nicht eine Doppelberechnung stattgefunden hat. Allerdings fehlt auf den Belägen ja die Wagennummer, aber es wird doch die Zahl der an einem Tage thatsächlich auf einer Grenzstation übernommenen bezw. übergebenen Wagen der fraglichen Verwaltung mit der Zahl der Beläge übereinstimmen müssen.

Um ermitteln zu können, wie viele von den Achskilometern, welche die Wagen einer fremden Verwaltung auf eigener Strecke zurückgelegt haben, auf offene, bedeckte oder andere Gattungen entfallen, kann man den Wagenbriefen verschiedene Farben geben, denen je eine einer Wagengattung entspricht. Die mit den Schuldrechnungen eingehenden Beläge sind von den Abrechnungsstellen dann nur nach den Farben zu sondern und je besonders aufzurechnen.*) Ferner lässt sich die Tragfähigkeit dadurch kennzeichnen, dass die Spalte für den Beladungszustand einen, von der Grundfarbe des Briefes abstechenden, aber für jede Tragfähigkeit (5; 10; 12,5; 15 t usw.) bestimmten farbigen Unterdruck erhält, und um es den benutzenden Verwaltungen zu ermöglichen festzustellen, in wie weit die Tragfähigkeit ausgenutzt wurde, kann in jener Spalte neben dem B, welches „beladen“ bedeutet, vermerkt werden, ob ganz (1/1), 3/4 oder 1/2 Beladung stattgefunden hat. Es sind dann alle für statistische Zwecke erforderlichen Angaben in den Wagenbriefen enthalten.

Will man schliesslich noch der Möglichkeit vorbeugen, dass die von einer Verwaltung mit der Schuldrechnung eingeschickten Beläge mit solchen einer anderen Verwaltung vertauscht werden können, dann ist auf den Briefen neben der Spalte: „Verzögerung“ fortlaufend die Bezeichnung der Eigenthumsbahn zu drucken, wie in dem Muster angegeben ist.*)

Hält man es bei grossen Verwaltungen für erforderlich, die Wagenmiethen auf einzelne Bezirke (Direktionen) zu vertheilen und hat keinen anderen Maassstab dafür, dann kann angeordnet werden, dass beim Uebergang fremder Wagen aus einem Direktions- usw. Bezirk in den anderen die betreffenden Stationen in den Wagenbriefen den Stationsnamen usw. einstempeln, so dass die Vertheilung der zu zahlenden Miethen später von der Abrechnungsstelle auf Grund der Wagenbriefe selbst vorgenommen werden kann. Die Einnahmen aus der Wagenmiethe lassen sich auch ohne jene Eintragungen der Direktionsgrenzstationen auf Grund der in den eingehenden Wagenbriefen angegebenen Wagenbezeichnungen bewirken.

Ueberblickt man noch einmal das ganze im vorstehenden besprochene Verfahren im Zusammenhang, so wird man zugeben müssen, dass dasselbe sehr einfach erscheint und dass, wenn sich in der Ausführung nicht wider Erwarten Schwierigkeiten ergeben, welche nicht vorausgesehen werden konnten, durch die Einführung der Wagenbriefe sowohl den Stationen als namentlich den Abrechnungsstellen eine grosse Arbeitsersparniss erwachsen wird. Ob aber noch bisher nicht gekannte innere Hindernisse der allgemeinen Einführung des in Rede stehenden Verfahrens sich entgegenstellen werden, würde sich am besten durch einen Versuch ermitteln lassen, welchen anzustellen zunächst eine kleinere Verwaltung seitens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen veranlasst werden möchte.

---

*) Das Aufrechnen kann zweckmässig mittelst einfacher Zählmaschinen geschehen; zu schreiben ist dabei gar nichts, als die Endsumme.

*) Der Druck ist wegen des Zerschneidens der Briefe so einzurichten, dass immer auf 2 waagerechte Spalten einmal die Bezeichnung kommt. Dabei ist bei den gewöhnlichen Briefen, welche eine ungerade Anzahl waagerechter Spalten erhalten, von unten, bei den Zusatzbriefen von oben anzufangen.

Weissenfels, März 1892. Brettmann.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist zu diesem Verzeichniss der III. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Zu diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 973 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 996 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Herausgabe eines Ergänzungsbandes zum Technischen Vereinsorgane über neue Erscheinungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1030 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt vom 29/3.—4/4. d. J.).

Nr. 1072 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einfuhrverbot von Wiederkäuern, Pferden und Schweinen usw. nach Schweden (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1077 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1105 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt vom 1.—4. d. Mts.).

Nr. 1151 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Rumänische Staatsbahn, betreffend Antrag auf Festsetzung eines einheitlichen Formulars für Nachnahme-Begleitscheine (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die neuen strategischen Bahnbauten.

Der im Reichstag als Nachtragsetat eingebrachte Gesetzentwurf (vergl. Nr. 26 S. 275 d. Ztg.) wurde nach den Aufklärungen, die in der Budgetkommission gegeben worden sind, mit grosser Mehrheit in zweiter und dritter Lesung genehmigt.

Zur Einführung der Mitteleuropäischen Einheitszeit.

Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ mittheilt, ist nunmehr auch für alle Preussischen Bahnen die Anweisung ergangen, diese Einheitszeit vom 1. April 1893 im äusseren Dienst ebenfalls zur Einführung zu bringen. Da dieselbe Maassregel bis dahin auch für die wenigen noch übrigen Eisenbahnen Deutschlands bestimmt erwartet werden kann, so wird vom genannten Zeitpunkt auf allen Deutschen Bahnen auch im Verkehr mit dem Publikum nur noch nach einer und derselben Zeit gerechnet werden.

Der weitere Schritt, die Mitteleuropäische Zeit als Einheitszeit für das gesammte bürgerliche Leben einzuführen, wird voraussichtlich zu demselben Zeitpunkt für Norddeutschland durchgeführt werden, nachdem derselbe am 1. d. Mts. ohne jeden Anstand in Süddeutschland einschl. Elsass-Lothringen erfolgt ist.

Betriebsergebnisse im Monat Februar d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für

die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 043,76 km, folgendes: Im Monat Februar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 18 678 215 ℳ. oder 795 396 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 514 ℳ. oder 3,42 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 60 802 610 ℳ. oder 4 050 269 ℳ. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 646 ℳ. oder 7,22 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 248 773 300 ℳ. oder 11 344 463 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 502 ℳ. oder 3,19 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 631 402 882 ℳ. oder 19 176 558 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21 214 ℳ. oder 1,58 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 7 044 971 ℳ. oder 303 712 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 021 ℳ. oder 4,50 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 17 086 022 ℳ. oder 603 470 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 451 ℳ. oder 3 58 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Bayerischer Eisenbahnrath.

Aus der am 21. 22. März d. J. unter dem Vorsitze des Generaldirektors Schnorr von Carolsfeld abgehaltenen Sitzung verlautet folgendes: Die Uebertragung der für Getreide- und Mehlsendungen aus Oesterreich-Ungarn und weiter nach den Nordbayerischen Grenzstationen über ausserbayerische Verkehrswege bestehenden Frachtsätze auf die transportberechtigte Inlandsroute wird gebilligt und hieran anknüpfend vom Eisenbahnrathe an die Staatsbahnverwaltung fast einstimmig das Ersuchen gerichtet, „mit allen zulässigen Mitteln dahin zu wirken, dass der von den Preussischen Staatsbahnverwaltungen eingeführte Staffeltarif für Getreide und Mühlenfabrikate thunlichst bald in Wegfall komme.“ Zugleich spricht der Eisenbahnrath seine Ansicht dahin aus, dass Unterstützungen des Exportverkehrs nicht ausschliesslich dem direkten Seewege, sondern in gleichem Maasse auch dem Verkehr über Flussumschlagsplätze zuzuwenden seien, und dass demzufolge auf die Beibehaltung der im Rhein- uud Mainumschlagsverkehr bestehenden Ausnahmefrachtsätze Werth gelegt werden müsse.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Breslau. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau wird am 16. Mai d. J. die 7,743 km lange vollspurige Reststrecke Poppschütz-Waltersdorf der 23,05 km langen Nebenbahn Freystadt N./Schl.-Waltersdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Neue Verkehrsstellen sind an der Reststrecke nicht belegen. Die Strecke wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Glogau unterstellt. Am gleichen Tage wird auch die Theilstrecke Freystadt N./Schl.-Poppschütz für den Personenverkehr, mithin der Bahnhof Neustädtel und die Haltestelle Döringau und Poppschütz auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die zwischen den Stationen Beurig-Saarburg und Taben gelegene Haltestelle Serrig, welche bisher nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet war, ist am 1. d. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtet worden.

Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach Serrig bleibt dagegen bis auf weiteres ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Berlin. Vom 1. d. Mts. ab führt die an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cottbus gelegene Station Peitz C. G. die Bezeichnung „Peitz-Stadt“ und die an der Bahnstrecke Cottbus-Guben gelegene Station Peitz H. S. G. die Bezeichnung „Peitz-Forsthaus“.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn. Der Name der Station Nienhagen ist in Nienhagen an der Nette umgeändert worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Nach dem Rechnungsabschluss vom Jahre 1891 betragen die Betriebseinnahmen nach definitiver Feststellung 374 845 ℳ. gegen 354 721 ℳ. im Jahre 1890; die Einnahmen sind also um rund 20 000 ℳ. oder 5,6 % gegen das Vorjahr gewachsen. Die Betriebsausgaben sind aber auch gestiegen; sie haben 249 110 (233 383) ℳ. betragen, also diesmal rund 16 000 ℳ. mehr oder nahezu 7 %. Der Betriebsüberschuss des Jahres 1891 stellt sich sonach auf 125 735 (121 339) ℳ., ist also diesmal nur um 4 396 ℳ. grösser.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für 1891 die Vertheilung einer Dividende von $1^{3}/_{10}$ % auf die Stammprioritäts-Aktien in Vorschlag zu bringen gegen $1^{1}/_{12}$ % im Vorjahre. Wie verlautet, beabsichtigt die Gesellschaft ihre 5 % Prioritätsobligationen in 4 % zu konvertiren.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Die vorjährigen Gesammteinnahmen haben 1 215 776 ℳ, die Betriebsausgaben 870 301 ℳ. betragen. Die Verzinsung und die Tilgung der Prioritätsobligationen erfordern 260 000 ℳ., so dass ein Ueberschuss von 85 475 ℳ. verbleibt.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat in seiner Sitzung vom 2. d. Mts. beschlossen, der Generalversammlung der Aktionäre für das verflossene Geschäftsjahr die Vertheilung einer Dividende von $1^{1}/_{2}$ % vorzuschlagen.

Für das Jahr 1890 gelangte eine Dividende von 1 % zur Vertheilung.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Die Gesellschaft, von deren Aktienkapital der Preussische Staat 500 000 ℳ. Prioritäts-Stammaktien und 500 000 ℳ. Stammaktien besitzt, hat bekanntlich in der Generalversammlung am 14. Dezember 1891 den Beschluss gefasst, die Glasow-Berlinchener Eisenbahn mit einem nominell aus 475 000 ℳ. Stammaktien und ebenso viel Prioritäts-Stammaktien bestehenden Grundkapital für 665 000 ℳ. zu erwerben. Dem Abgeordnetenhaus ist jetzt ein Gesetzentwurf zugegangen, auf Grund dessen der Erwerbsvertrag zur Ausführung gelangen soll.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890 ist bezüglich der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda-Landesgrenze Riesa) auf 4 017 ℳ. festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda (ausschl. des Bahnhofes)-Landesgrenze Dresden ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1890 nicht erzielt worden.

Hamburger Strasseneisenbahn.

Dem vom Vorstand erstatteten Bericht über das Geschäftsjahr 1891 entnehmen wir folgendes:

Die Betriebseinnahmen des abgelaufenen Geschäftsjahres betrugen: für Personenbeförderung gegen Einzelzahlung und für Beförderung der Post 3 876 964 ℳ., für Abonnements 252 708 ℳ., für Privat-Extrawagen 7 525 ℳ., zusammen 4 137 197 ℳ. gegen 3 874 157 ℳ. im Vorjahre.

Die Einnahme ist weit hinter den berechtigten Erwartungen zurückgeblieben, denn selbst bei niedriger Veranschlagung müsste sie, nach den gestellten Verkehrsmitteln und den bisher gemachten Erfahrungen, um mindestens 100 000 ℳ. grösser gewesen sein.

Der Rohgewinn beträgt einschliessl. des von der fusionirten Grossen Hamburg-Altonaer Strassenbahn-Gesellschaft überwiesenen Betriebsgewinnes von 80 201 ℳ. zusammen 860 572 ℳ., wovon nach Vornahme der nöthigen Abschreibungen von 403 913 ℳ. ein Reingewinn von 456 659 ℳ. verbleibt. Nach Ausstattung des Reservefonds mit 22 832 ℳ. verbleiben 433 826 ℳ., von welchen nebst den satzungsmässigen persönlichen Gewinnantheilen eine Dividende von 4 % zur Vertheilung gelangt.

Von der Ausgabe von 2,5 Millionen Mark neuer Aktien für die Herstellung neuer Linien wurden 2 Millionen Mark begeben und zwar 1 Million Mark mit Dividendenberechtigung für 1891, ferner zu Anfang des Jahres 1892 400 000 ℳ. zu pari und 600 000 ℳ. zu 101 %, beide Beträge gleichfalls mit Dividendenberechtigung für 1891, während 500 000 ℳ. noch unbegeben sind.

Stuttgarter Strasseneisenbahn.

Die Zahl der auf den gesammten Bahnlinien beförderten Personen ist im Jahre 1891 auf 5 300 257 (um 300 492) gestiegen und in nahezu gleichem Verhältniss ist auch die Einnahme (um 39 041 ℳ. = 7,3 %) auf 574 696 ℳ. gestiegen. Gesammt-Betriebsergebniss: Einnahme 613 020 ℳ., Ausgabe 473 888 ℳ., Ueberschuss mithin 139 132 (+ 20 480) ℳ. Der Jahresgewinn

einschliessl. des Vortrages aus dem Jahre 1890 beträgt 141 408 *M.* Nach Abzug der Gesammtabschreibungen und Dotirung des Reservefonds wird beantragt, den verbleibenden Reingewinn in Höhe von 63 603 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 6 % an die Prioritäts-Stammaktien und von 3½ % an die Stammaktien zu verwenden.

Aus der Schweiz.

Die Wengernalpbahn.

Durch den von der Generalversammlung am 24. Juli 1890 genehmigten Bauvertrag mit den Unternehmern Pümpin und Herzog in Bern haben dieselben die Ausführung der ganzen Bahn à forfait zum Preise von 4 Millionen Francs übernommen. Danach verpflichten sie sich, die Arbeiten so zu fördern, dass die ganze Bahn bis 1. Juli 1893 zum Betriebe fertiggestellt sein wird. Der bisherige energische Baubetrieb und der vorgerückte Stand der Arbeiten lassen mit Bestimmtheit erwarten, dass die Linie zu dem festgesetzten Zeitpunkt dem Betriebe übergeben werden kann. Die Bahn ist 18,5 km lang, hat 80 cm Spurweite, 25 % Maximalsteigung und Minimalkurven von 60 m Radius. Der Oberbau wird in Eisen und mit Riggenbach'scher Zahnstange ausgeführt. Der Rollpark besteht aus 8 Lokomotiven, 8 Personenwagen mit je 48 Sitzplätzen und 2 Güterwagen. Sowohl die Lokomotiven als die 10 Wagen sind mit 2 Zahnrädern ausgerüstet. Die Zahnkränze sind wie beim Abt'schen System beweglich auf die Scheiben befestigt. Die Bahn erhält weder Drehscheiben noch Schiebebühnen, sondern ausschliesslich selbstthätige, aufschneidbare Weichen. Damit beim Durchfahren derselben stets ein Zahnrad mit der Zahnstange im Eingriff bleibt, werden auch die Zahnräder der Wagen gekuppelt. — Die in dem Vorprojekte vorgesehenen zahlreichen eisernen Brücken werden nun in der Ausführung durch gewölbte steinerne ersetzt. Nur die beiden Lütschinenbrücken in Grindelwald und Lauterbrunnen werden aus Eisen konstruirt. Den Betrieb der Wengernalpbahn wird die Gesellschaft der Berner Oberlandbahnen übernehmen.

Drahtseilbahn Territet-Glion.

Diese Bahn gibt ihren Aktionären für das Jahr 1891 eine Dividende von 7 %, obgleich der Betrieb während 4 Monaten wegen des Umbaues des Längenprofils eingestellt war.

Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstätter Sees.

Nach dem 22. Geschäftsbericht blieb das Nettoergebniss für 1891 um 48 175 Frcs. hinter den Resultaten der letzten Jahre zurück, was der Ungunst der Witterung, der allgemeinen Gedrücktheit der Finanzlage und der bedeutenden Vermehrung des Dienstpersonals zuzuschreiben ist. Die Einnahmen betragen 1 021 783 Frcs., die Ausgaben 845 697 Frcs., der Reingewinn beträgt somit 176 086 Frcs. Der Personenverkehr weist eine Gesammtfrequenz von 890 452 Personen auf gegen 921 365 im Vorjahre. Unter den 26 Stationen nimmt Brunnen mit 198 596 Personen den 2., Gersau mit 67 744 den 9. und Küssnacht mit 38 035 Personen den 12. Rang ein. An Gütern aller Art wurden auf dem Vierwaldstätter See 427 798 Kilocentner mit einem Ertrag von 113 842 Frcs. befördert. Die Flotte der Gesellschaft besteht aus 12 Raddampfern und 2 Schraubendampfern mit zusammen 4 965 indizirten Pferdekräften.

Drahtseilbahn Marzili-Stadt Bern.

Diese Bahn erzielte im Jahre 1891 eine Betriebseinnahme von 12 373 Frcs., die Ausgaben betrugen 9 801 Frcs., so dass sich ein Ueberschuss von 2 572 Frcs. ergibt. Die Aktionäre erhalten 3 % Dividende.

Eigerbahn.

Der Regierungsrath des Kantons Bern theilt dem Schweizerischen Eisenbahndepartement mit, dass das Konzessionsgesuch der Ingenieure Strub und Studer für eine Bahn von der kleinen Scheidegg auf den Eiger weder den interessirten Gemeinden noch ihm zu Bemerkungen Anlass gebe. In jener Gegend werde das Projekt lebhaft begrüsst. Die Eigerbahn biete gegenüber der von der Bevölkerung des Oberlandes ebenfalls warm begrüssten Jungfraubahn, namentlich jetzt nach baldiger Fertigstellung der Wengernalpbahn, bedeutende Vortheile für eine leichtere Finanzirung und Ausführbarkeit, während ihre Lage zu den Verkehrscentren, sowie Höhe und Berühmtheit der beiden Berge fast die nämliche sei. Schliesslich empfiehlt der Regierungsrath das Konzessionsgesuch zur Entsprechung.

Die Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1890.

Nach der amtlichen Schweizerischen Eisenbahnstatistik hatte zu Ende des Jahres 1890 das gesammte Schweizerische Eisenbahnnetz eine bauliche Länge von 3 211 km. Davon waren 3 101 km Bahnen mit Lokomotivbetrieb, 10 km Drahtseilbahnen, 39 km Tramways und 61 km Bahnstrecken im Betrieb ausländischer Unternehmungen. Die Zahl der Stationen war 857. Doppelgeleise bestanden: bei der Centralbahn auf den Strecken Basel - Olten - Aarau, Olten - Herzogenbuchsee und Zollikofen-Bern; bei der Gotthardbahn auf den Strecken Göschenen-Faido und Bellinzona-Giubiasco; bei der Jura-Simplonbahn auf den Strecken Lyss-Busswyl, Genf-Lausanne und einzelnen kleineren Bahntheilen; bei der Nordostbahn auf der Strecke Aarau-Zürich-Winterthur. Ausserdem ist der Unterbau doppelspurig angelegt auf den Strecken Herzogenbuchsee-Zollikofen, Bern-Thörishaus, Zollikofen-Biel-Renens, Bern-Lausanne, St. Maurice-Bouveret - Viège, Zürich - Thalweil, Turgi - Waldshut, Pratteln-Brugy, Rorschach-St. Margrethen und einigen anderen Strecken. Das gesammte Anlagekapital der Bahnen mit Lokomotivbetrieb beträgt 1 064,8 Millionen Francs und zerfällt in 356,2 Millionen Francs Aktienkapital, 581,9 Millionen Francs Obligationen, 122,4 Millionen Francs Subventionen und 4,3 Millionen Francs aus Betriebserträgnissen. Diese Kapitalien fanden folgende Verwendung: Baukosten der im Betriebe stehenden Linien 957,7 Millionen Francs, Verwendungen auf im Bau befindliche Linien und Objekte 17,7 Millionen Francs, Emissionsverluste auf Aktien 7,3 Millionen Francs, zu amortisirende Verwendungen 72,6 Millionen Francs, Verwendungen auf Nebengeschäfte 3,2 Millionen Francs, Saldovortrag 6,3 Millionen Francs. Von den Baukosten der betriebenen Linien kommen 851,7 Millionen Francs auf die Bahnanlagen und festen Einrichtungen, 96,8 Millionen Francs auf das Rollmaterial, 9,2 Millionen Francs auf Mobiliar und Geräthschaften. Das Rollmaterial hatte am Ende des Jahres 1890 folgenden Bestand: 757 Lokomotiven mit 203 554 Pferdekräften, 2 062 Personenwagen mit 89 726 Sitzplätzen, 375 Gepäckwagen, 4 581 gedeckte und 4 833 offene Güterwagen mit zusammen 103 693 t Tragkraft bei einem Eigengewicht von 58 666 t. Es wurden im ganzen 32 378 357 Reisende befördert (Hin- und Rückfahrt für 2 gerechnet). Der gesammte Gütertransport repräsentirte ein Gewicht von 9 389 847 t und trug 51 038 370 Frcs. ein. Bezüglich der Rückkaufstermine und der Konzessionsdauer ist erwähnenswerth, dass im Jahre 1903 zurückgekauft werden können: das Netz der Centralbahn mit Ausnahme von 55 km, das ganze Netz der Jura-Simplonbahn, das Netz der Nordostbahn mit Ausnahme von 101 km, das Netz der Vereinigen Schweizerbahnen mit Ausnahme von 67 km, ferner Bötzbergbahn, Emmenthalbahn, Jura-Neuchâtelois, Seethalbahn, Südostbahn, Tössthalbahn, Langenthal-Huttwylbahn und einige andere kleinere Bahnen.

Aus Frankreich.

Tarif für Zollbehandlung.

Die Preise und Bedingungen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften für Erfüllung der Zollvorschriften sind jetzt von Netz zu Netz verschieden, während es für den Versender von grossem Interesse ist, dass in dieser Beziehung überall eine gleiche Gebührenberechnung platzgreife; überdies würde sich eine gleiche Gebühr schon dadurch rechtfertigen, weil die gleichen Dienste zu vergüten sind. Da andererseits diese Dienste zu denen gehören, die sich nur mittelbar auf die Güterbeförderung beziehen, so erscheint es natürlich, die bezügliche Verordnung derjenigen über die Nebengebühren anzuschliessen. Im Hinblick auf diese Erwägungen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften durch Rundschreiben vom 15. Februar d. J. um Prüfung der Frage ersucht, ob es nicht angemessen sein würde: 1. für die Erfüllung der Zollvorschriften eine gleichmässige Gebührenberechnung anzunehmen, und 2. diesen Tarif dem Nebengebührentarif anzugliedern.

Befugniss der Verwaltungs-Aufsichtskommissare.

Der Verwaltungs-Aufsichtskommissar (commissaire de surveillance administrative) des Bahnhofes Bernay hatte in der Besorgniss vor etwaigen Ausschreitungen bei der Durchfahrt eines Zuges mit Reservisten direkt um Unterstützung der öffentlichen Macht nachgesucht; diese war zwar bewilligt worden, die Militärbehörde hatte sich aber ausdrücklich gegen ein solches Recht der Aufsichtskommissare verwahrt.

Der Staatsrath, dem die Sache zur Entscheidung vorgelegt wurde, hat sein Gutachten in dem Sinne abgegeben, dass derartige Beamte, obwohl sie amtlich eine technische Ueberwachung auszuüben haben, doch nach Artikel 3 des Gesetzes vom 27. Juli 1850 im Verein mit Artikel 25 der Strafprozessordnung (code d'instruction criminelle) die Befugnisse gerichtlicher Polizeibeamten aber mit der Beschränkung, dass ihnen nur die Feststellung der im Bannkreis der Eisenbahn begangenen Verbrechen oder Vergehen obliegt, besitzen. In dieser Beziehung und in diesen Grenzen hat ihnen nach dem Erlass vom 1. März 1854 die Gendarmerie bewaffneten Beistand zu leisten; dagegen überschreitet die Anrufung der bewaffneten

Macht zur Verhütung etwaiger Ausschreitungen ihre Befugnisse und würde nur den durch Erlass vom 22. Februar 1855 geschaffenen besonderen Kommissaren, die nicht mehr dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, sondern der allgemeinen Sicherheitsbehörde unterstehen, zukommen.

Der Pariser Hafenverkehr in 1891.

Der Pariser Hafen hat eine Ausdehnung von 25 km und besteht einerseits aus dem ganzen, innerhalb der Festungsmauern gelegenen Theil der Seine, andererseits aus den Saint Martin- und Saint Deniskanälen, sowie aus dem innerhalb der Mauern gelegenen und mit den Becken von la Villette endigenden Theile des Ourcqkanals. Der Verkehr des Pariser Hafens ist seinem Umfange nach grösser als der von Marseille, des ersten Seehafens von Frankreich. Im Jahre 1891 kamen an und wurden entladen 6 002 344 t (gegen 5 599 046 t in 1890); verladen und versandt wurden 1 521 131 (1 536 684) t, so dass sich der gesammte Verkehr des Jahres 1891 auf 7 523 475 t gegen 7 135 730 t in 1890 belief.

Personalnachrichten.

1. Jules François Stanislas Viette, der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, ist, nach dem „Journal des transports“, am 6. Mai 1843 in Blamont (Doubsdepartement) geboren und vertritt dieses Departement seit 1876 beständig in der Kammer, deren Vizepräsident er vor seiner Ernennung war; im Ministerium Tirard war er vom 12. Dezember 1887 bis zum 22. Februar 1889 Ackerbauminister und nahm während dieser Zeit eine vollständige Umwandlung der Forstverwaltung vor. An wichtigen Fragen treten dem neuen Minister gleich bei seinem Antritt drei entgegen, nämlich: 1. die Aenderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes, 2. die Vorlage, betreffend die Pariser Stadtbahn, die in kurzem bei der Kammer eingebracht werden sollte, und 3. ein Antrag des Abg. Camille Pelletan, betreffend Umarbeitung der Tarife. Dieser Antrag wurde s. Zt. von dem Minister Yves Guyot dem Landes-Eisenbahnrath zur Prüfung unterbreitet und nach dessen Beschlüssen in einen Gesetzentwurf, betreffend Regelung der Eisenbahnbeförderung, umgearbeitet; über diesen Entwurf ist nun kürzlich von Pelletan im Namen des Eisenbahnausschusses der Kammer ein Bericht erstattet und vertheilt worden, so dass sich der neue Minister entweder für die Fassung seines Amtsvorgängers oder für diejenige des Antragstellers entscheiden muss.

2. Aus Anlass des Ministerwechsels ist der Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor 2. Klasse und Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, M. Gay, zum Generalinspektor 1. Klasse und Direktor der Personal- und Rechnungsabtheilung des Ministeriums ernannt worden. An seiner Stelle ist der Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur Metzger zum Eisenbahndirektor im Ministerium berufen.

3. Der Direktor der Französischen Staatsbahnen, M. Cendre, wurde nach dem „Journal des transports“ am 1. Oktober 1842 zu Donzy im Departement Nièvre geboren, bezog 1861 die polytechnische Schule und wurde am 1. November 1863 zum Brücken- und Strassenbau-Ingenieuraspiranten (élève ingénieur) ernannt. Bis 1869 als Ingenieur mit der Wasserbauleitung im Nordarrondissement von Lot und Garonne betraut, wurde er während des Feldzuges 1870/71 dem Minister des Innern und des Krieges, Leon Gambetta, zugetheilt und zum Mitgliede des „Nationalen Vertheidigungsausschusses“ ernannt. Im Jahre 1873 als Ingenieur nach Grenoble geschickt, wurde er mit dem Bau der Claixbrücke über den Drac, sowie mit den ausnahmsweise schwierigen Vorarbeiten der Schmalspurbahn la Mure-Saint Georges de Commiers betraut und bei dieser Gelegenheit zum Ritter der Ehrenlegion ernannt. Zum Oberingenieur befördert, wurde er am 1. Februar 1882 mit der Staatsaufsicht über die Südbahn in Paris betraut, am 16. Februar 1883 zum Oberingenieur des Seinedepartements ernannt und wenige Tage später in die Eisenbahndirektion des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen, wo er sich mit der Vorbereitung der Verträge von 1883 beschäftigte. Am 10. April 1885 verliess er die Eisenbahndirektion des Ministeriums und übernahm vorläufig wieder die Stellung als Staatsaufsichts-Oberingenieur der Südbahn, bis er am 14. Januar 1886 zum Direktor der Staatsbahnen ernannt wurde. M. Cendre ist jetzt Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor und Offizier der Ehrenlegion.

Aus Afrika.

Tunesien.

Die Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma hat nunmehr die Konzession für eine vollspurige und innerhalb 4 Jahren zu eröffnende Bahn von Station Djedeïda der Medscherdabahn über Mateur nach Bizerte (74 km), sowie für eine ebenfalls vollspurige Linie von Hammam el Lif nach Hammamet und Nebeul (69 km) erhalten. Bizerte wird gegenwärtig befestigt und soll einer der Hauptstützpunkte der Franzosen in Nordafrika werden; es besitzt in dem See von Bizerte einen prächtigen Binnenhafen, dessen natürlicher Abfluss in einen geradlinigen, am Grunde 60 m breiten und 7—8 m tiefen Kanal umgewandelt wird, so dass die grössten Seeschiffe zum Binnenhafen Zugang haben. Durch Herstellung zweier Hafendämme, von denen der eine 1 000 m, der andere etwas weniger lang ist, wird ein Vorhafen von mehr als 100 ha Flächenraum geschaffen, der nur einen 420 m breiten Zugang vom Meer hat. Die Kosten dieser im Jahre 1886 begonnenen Bauten, deren Vollendung für 1894 in Aussicht genommen ist, sind auf wenigstens 10 000 000 Frcs. veranschlagt, von denen der Staat 5 000 000 Frcs., die Hafen- und Fischereigesellschaft den Rest aufzubringen hat.

Am 16. Februar d. J. hat der Minister der auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten bei der Kammer einen Gesetzentwurf eingebracht, durch den die Tunesische Regierung ermächtigt wird, jährlich eine Summe von höchstens 500 300 Frcs. als Zinsengewähr für den Bau der der Gesellschaft Bona-Gelma konzessionirten Linien Djedeïda-Bizerte und Hammam el Lif-Hammamet-Nebeul zu verwenden. Die Begründung des Entwurfs sieht zugleich die Schaffung des mit Meterspur zu bauenden Sahelnetzes, das besonders die Linien Tunis-Zaghuan und Susa-Kairuan nebst Abzweigung nach Zaghuan umfasst, vor; die Konzession dafür wird auf Grund der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausliegenden Pläne und Bedingungen in öffentlicher Verdingung vergeben werden.

Britisch-Ostafrika.

Nach zweitägiger Berathung hat das Englische Unterhaus mit 211 gegen 113 Stimmen der Britisch-Ostafrikanischen Gesellschaft 20 000 £ für die Vermessung der Eisenbahn von Mombassa nach dem Viktoria-Nyanza bewilligt. Ob die Gesellschaft später eine Beihilfe zum Bau der Bahn erhalten wird, hängt von dem Ergebniss der auf Grund dieser Bewilligung auszuführenden Vorarbeiten ab. Gladstone widersprach der Forderung sehr lebhaft; die Regierung erklärte aber, dass ohne diese Bahn, die den Sklavenhandel unterdrücken und den Handelsverkehr mit dem Innern heben soll, Uganda nicht länger zu halten sei.

Portugiesisch-Ostafrika.

Nach Mittheilung der „Times“ hat die Portugiesische Regierung das Abkommen zwischen der Mozambik-Gesellschaft und der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft, betreffend Bildung der Pongue-Eisenbahngesellschaft (vergl. Nr. 100 S. 966 Jahrg. 1891 d. Ztg.), endgültig genehmigt. Nach diesem Abkommen werden sich die genannten beiden Gesellschaften an der Bildung der Eisenbahngesellschaft finanziell in ausgedehntem Maasse betheiligen und in gegenseitigem Einvernehmen handeln, damit diese Linie, die für beide eine so grosse Bedeutung hat, möglichst bald gebaut wird. Die Mozambik-Gesellschaft scheint übrigens nur dem Namen nach eine Portugiesische Gesellschaft zu sein, während sie grösstentheils von Englischen Geldleuten gebildet ist und von Engländern verwaltet wird.

In den Portugiesischen Staatshaushalt für 1892 93 ist ein Betrag zur Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Kilimane (nördlich von der Zambesimündung gelegen) nach dem Schire, dem Abfluss des Nyassasees zum Zambesi, eingestellt worden.

Aus Nordamerika.

Die grösste Zuggeschwindigkeit,

welche bisher erreicht worden ist, hat auf wiederholten Fahrten ein von der Verbund-Schnellzugmaschine Nr. 385 der Centralbahn von Newjersey gezogener Zug auf der Strecke Jersey City-Philadelphia in den Tagen vom 25. bis 29. Februar d. J. gemacht. Genaue Berichte hierüber gibt die „Railr. Gaz.“, aus denen wir das Interessanteste herausgreifen:

Die genannte Maschine ist von den Baldwin Lokomotivwerken vor kurzer Zeit fertiggestellt worden. Sie hat 4 Treibräder von 1,98 m Durchmesser und 4 vor denselben liegende Laufräder an einem Wendegestell. Die 4 Cylinder sind je 61 cm lang und haben Durchmesser von 33 bezw. 56 cm. Das gesammte Betriebsgewicht der Maschine beträgt 56 t; hiervon ruhen auf den Treibrädern 40 t.

Um möglichst zuverlässige Angaben über die erreichten Geschwindigkeiten zu erhalten, wurden die Beobachtungen an den zu diesem Zweck aufgestellten Schaltwerken von zwei Personen gemacht. Es ergab sich, dass der aus Lokomotive und 4 Wagen bestehende Zug von einem durchschnittlichen Gesammt-

gewicht von 214,36 t eine Geschwindigkeit von **91,7 Meilen (147,54 km)** in der Stunde erreichte.

Von den übrigen Aufzeichnungen, welche an jedem Tage gemacht wurden (die Fahrt ging jedesmal von Jersey City nach Philadelphia und zurück), greifen wir diejenigen vom 26. Februar heraus:

Grösse der zurückgelegten Strecke in jeder Richtung	145	km
Zahl der Wagen im Zuge in jeder Richtung	4	Stück
an Kohle wurde verbraucht im ganzen	3 740	kg
für das Wagenkilometer	3,2	„
der Zug war unterwegs	4 Stunden 25	Min.
hiervon fahrend	3 „ 57,5	„
Kohlenverbrauch auf das Quadratmeter Rostfläche	254	kg
Wasserverbrauch	25 600	„
1 kg Kohle verdampfte an Wasser	6,82	„
Aschenrückstände	994	„
Verbrauch an Brennstoffen	2 746	„
1 kg Brennstoff verdampfte an Wasser	11,1	„
Prozentsatz der Asche	24	%
durchschnittliches Zuggewicht	214,36	t
verbrauchte Kohle auf das Tonnenkilometer	0,05	kg

Wetter: neblig und feucht.

Eine elektrische Lokomotive von 500 PS.

wird zur Zeit von der Thomson-Houston Co. gebaut. Diese Maschine soll zur Beförderung von Personenzügen mässiger Grösse, wie sie bei den Hoch- und Vorortbahnen üblich sind, dienen und mit einer Geschwindigkeit von 60 und mehr Kilometer laufen. Mit dem Bau dieser Maschine soll ein erster Versuch in dieser Hinsicht gemacht werden. Wenn derselbe günstig ausfällt, so soll zum Bau einer grösseren Lokomotive von 750 PS. geschritten werden. Diesem Versuch wird grosse Bedeutung zugemessen, da er vielleicht berufen ist, die schon so häufig ventilirte Frage des Betriebes der Eisenbahn durch elektrische Motoren ihrer Entscheidung ein gut Theil näher zu rücken.

North Carolina Eisenbahn.

In dem soeben erschienenen Jahresbericht der North Carolina Bahn ist die gesammte Streckenlänge derselben zu 5 600 km angegeben. Das steuerpflichtige Eigenthum ist auf 18 423 298 D., d. h. 6 Millionen höher als im Vorjahre festgesetzt. Das Aktienkapital und die Kapitalschuld beträgt 75 Millionen Dollar. Die Bruttoeinnahmen in dem Jahre, endigend mit dem 30. Juni 1891, betrugen 8 651 625 D.

Dividenden.

Boston & Albany, vierteljährlich 2 % auf die Aktie.

Chicago & Northwestern, vierteljährlich 1¾ % auf die Vorzugsaktien.

Connecticut River, halbjährlich 2 %.

Jowa Central, 1 % auf die Vorzugsaktien.

Keokuk & Western, 1 % auf die Vorzugsaktien.

Lehigh Valley, vierteljährlich 1¼ %.

Manhattan Elevated, vierteljährlich 1½ %.

Newyork & Harlem (Citylinie), 2½ % jährlich auf die Stamm- und die Vorzugsaktien.

Buffalo & Southwestern, halbjährlich 6 % auf die Vorzugsaktien.

Chicago & Eastern Illinois, vierteljährlich 1½ % auf die Vorzugsaktien.

Delaware & Hudson Canal, vierteljährlich 1¾ %.

Fort Wayne & Jackson, halbjährlich 2¾ % auf die Vorzugsaktien.

Hartford & Connecticut Western, halbjährlich 1 %.

Pittsburg Cincinnati, Chicago & St. Louis, halbjährlich 2 % auf die Vorzugsaktien.

West Jersey, halbjährlich 3½ %.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Nach dem amtlichen Bericht über das Argentinische Eisenbahnwesen im Jahre 1890 waren zu Ende des genannten Jahres 5 710 Meilen (gegen 5 027 Meilen Ende 1889) im Betriebe. Im Bau befanden sich noch 1 364 Meilen, von denen 1 208 Meilen (darunter 382 Meilen gewährleisteter Linien) im Laufe des Jahres 1891 eröffnet wurden, so dass sich am 1. Januar d. J. 6 918 Meilen im Betriebe befanden. An Anlagekapital waren Ende 1890 im ganzen 68 800 000 (49 750 000) £ verwendet; befördert wurden im Laufe des Berichtsjahres 10 070 000 (11 105 000) Personen und 5 420 000 (6 640 000) t Güter. Dieser Verkehr ergab eine Einnahme von 3 430 000 (3 560 000) £, eine Ausgabe von 2 310 000 (2 420 000) £ und demnach einen Ueberschuss von 1 120 000 (1 080 000) £; dieser Reinertrag belief sich durchschnittlich für die Betriebsmeile nur auf 195 £ gegen 215 £ in 1889, ebenso beträgt die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals nur noch 1,7 % gegen 2,2 % im Vorjahre. Die Betriebsergebnisse im einzelnen zeigt die folgende Uebersicht, in der die Buenos Ayres-Nordbahn nur für 1889, nicht aber für 1890 aufgeführt ist, weil deren Betrieb an die Centralargentinische Eisenbahn übergegangen ist.

Eisenbahn	Betriebslänge in Meilen		Anlagekapital in 1000 £	Roheinnahmen in 1000 Piaster m/n		Reineinnahmen in 1000 Piaster m/n		Ausgabenverhältniss	
	1890	1889	1890	1890	1889	1890	1889	1890	1889
								%	%
Buenos Ayres- u. Rosario-	738	343	8400	7320	4990	3030	2420	—	—
Centralargentinische	432	273	6800	3670	4580	1460	1660	58	51
Grosse West-	318	318	3900	1870	1290	—	—	60	57
Ostargentinische	99	99	1000	200	350	2	30	130	150
Grosse Nord-	688	688	6200	3580	3060	380	830	99	92
Buenos Ayres West-	634	750	12800	8770	7140	3820	2340	89	71
Pacific-	425	425	3300	2620	970	340	—	57	67
Anden-	157	157	850	460	870	10	180	87	131
Entre Rios-	184	184	1200	430	320	10	—	98	79
Buenos Ayres Nord-	—	18	—	—	640	—	250	—	114
Ensenada-	66	66	1800	2420	1890	1105	980	98	61
Grosse Süd-	838	838	11000	5730	7290	3020	3340	54	49
Santa Fe West-	130	130	800	680	520	15	—	47	52
Santa Fe Kolonial-	506	432	2000	2030	905	430	—	99	120
Nordwest-Argentinische	112	93	1000	280	250	—	40	79	114
Chubut-	43	43	200	50	15	18	4	100	84
Chumbicha-	40	40	450	70	30	—	—	63	71
Cordoba Central-	130	130	100	670	130	340	30	168	134
Nordost-Argentinische	170	—	6200	50	—	—	—	49	75
Santa Fe Cordoba-	—	—	800	260	—	45	—	82	—
zusammen	5710	5027	68800	41160	35240	14055	12104	—	—

An Zinszuschüssen auf Grund der Zinsengewähr hatte der Staat 1883 erst 300 000 Piaster Gold, 1886 bereits 850 000 P., 1888 = 2 240 000 P., 1889 = 3 190 000 P., 1890 = 3 140 000 P. und für den ganzen Zeitraum von 1874 bis 1890 = 14 700 000 P. bezahlt. Für 1891 betragen die Zinszuschüsse 4 634 000 P. und zwar 342 000 für Ostargentinische, 967 000 für Pacific-, 1 050 000 für Grosse Nord-, 723 000 für Grosse West-, 433 000 für Nordost-Argentinische, 260 000 für Entre Rios-, 244 000 für Rufino-, 190 000 für Transandin-, 175 000 für Bahia Blanca Nordwest-, 153 000 für San Cristobal und 97 000 für Nordwest-Argentinische Eisenbahn.

Im Jahre 1891 sind Konzessionen für Eisenbahnen von Carlota nach Rio Cuarto, von Rosario nach Lincoln, Pigue und General Acha, vom Parana nach Monte Caseros, von Tinogasta nach Chile, vom Platz der Konstitution nach Arroyo Morales, von Jujuy nach Bolivia, von Zarate nach la Boca, von Campana nach Pilar und von Chilecito nach Famatima ertheilt worden.

Nach dem Hauptversammlungsbericht für 1891 verfügte die Buenos Ayres Northern railway company über einen Reinertrag von 16 038 £, von denen 520 £ zur Tilgung von nicht umgewandelten Vorzugs-Antheilscheinen und 15 518 £ zur Gewinnvertheilung verwendet werden. Für das ganze Geschäftsjahr, also einschliesslich der bereits geleisteten Abschlagszahlung erhalten die gewährleisteten Vorzugs-Antheilscheine 14 sh. für den Antheilschein, die anderen Vorzugs-Antheilscheine 10,1 % und die Stamm-Antheilscheine 7,15 %.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Charakter der polizeilichen Verfügung und landesherrlichen Anordnung bezüglich des Enteignungsrechtes.** Aus den Entscheidungsgründen: „Eine polizeiliche Verfügung liegt nicht ohne weiteres zum Rechtserfolge des Ausschlusses des Rechtsweges in einer landesherrlichen Anordnung, welche die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörden regelt und denselben das Enteignungsrecht verleiht und ist auch die Möglichkeit anzuerkennen, dass die zur Ausführung von Bahnbauten stets erforderliche obrigkeitliche Genehmigung im

Einzelfalle nur den Charakter einer Bauerlaubniss haben kann, durch welche die Bauausführung nicht in zwingender Weise vorgeschrieben wird. Ferner unterliegt es keinem Zweifel, dass die Enteignung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains in Maassgabe der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 zu geschehen hat, soweit nicht gütliche Einigung mit den Interessenten erfolgt, und dass grundsätzlich der Rechtsschutz gegen verfrühte Besitznahme von Grund und Boden durch possessorische Interdikte und die Negatorienklage nicht ausgeschlossen ist. Endlich ist es richtig, dass der Staat, insoweit er für eigene Rechnung Bahnen baut und betreibt, in seinen Rechten und Pflichten als Bau- und Betriebsunternehmer den privaten Unternehmern ganz gleich steht. Die Klage auf Beseitigung eines Baues auf Grund behaupteter Verletzungen von Eigenthums- und Besitzrechten ist jedoch in dem hier in Frage stehenden Rechtsgebiet (Neuvorpommern) schon dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine gleichzeitig genehmigte Anlage handelt, welche im Interesse des öffentlichen Verkehrs nothwendig ist. Unter dieser Voraussetzung hat die polizeiliche Genehmigung nicht lediglich den Charakter einer gestatteten Bauerlaubniss, sondern den einer Verfügung im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842. Für die Auslegung derartiger polizeilicher Genehmigungen kommt es aber nach den zutreffenden Ausführungen des Gerichtshofes für Kompetenzkonflikte (Urth. v. 11. Februar 1865 und 12. Januar 1867) nicht auf den Wortlaut, sondern auf den Zweck der Verfügung an und genügt schon die vom zuständigen Ressortminister anerkannte Nothwendigkeit einer Anlage im Interesse des öffentlichen Verkehrs, um das Vorhandensein einer polizeilichen Maassregel zu konstatiren. Von diesen Grundsätzen ausgehend, hat die Vorinstanz mit Recht die Erlasse des Regierungspräsidenten zu Greifswald vom 17. März 1888 und des Ministeriums für öffentliche Arbeiten vom 28. Mai 1888 als polizeiliche Verfügungen im obigen Sinne aufgefasst, denn es unterliegt nach der Gesammtsachlage keinem Bedenken, dass die dort genehmigte und angeordnete Ausführung des fraglichen Bahndammes eine im Interesse des öffentlichen Bahnverkehrs und der Schifffahrt beschlossene Anlage betraf. Hiernach ist der Rechtsweg für den Klageanspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes unzulässig und würde auch ferner einem dahin lautenden Urtheil die geschehene Bauausführung in gleichem Maasse entgegenstehen, wie nach dem Urtheile des Gerichtshofes für Kompetenzkonflikte vom 12. Januar 1856 (Just.-Min.-Bl. 1856 S. 78) die Rückgewähr infolge polizeilicher Anordnung zum Strassenbau verwandten Grundeigenthums im Rechtswege nicht stattfindet." (Erk. des III. Civilsen. des Reichsgerichts vom 15. Januar 1892; Jurist. Wochenschr. 1892 S. 108 f.)

Bücherschau.

Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. Systematisch dargestellt von W. Gleim, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 1. Band, 2. Hälfte, 1. Abth. Darstellung des Eisenbahn-Baurechts I. 1892. Verlag von Franz Vahlen in Berlin, W. Mohrenstrasse 13/14. Preis geheftet 3,60 *M.*

Die vorliegende Fortsetzung des in Nr. 97 S. 957 Jahrg. 1890 d. Ztg. anerkennend besprochenen ersten Bandes vorgenannter Schrift ist der Darstellung des Eisenbahn-Baurechts gewidmet.*) Nach der Erörterung des Inhalts und der Geltung dieses Rechts im allgemeinen und nachdem sowohl die allgemeinen Rechte wie die allgemeinen Pflichten, welche dem Eisenbahnunternehmer in betreff des Eisenbahnbaues zustehen bezw. obliegen, des näheren in Betracht gezogen sind, folgt die Darstellung der auf die Feststellung der Eisenbahn-Baupläne bezüglichen Rechtsgrundsätze. Die rechtliche Bedeutung dieser Feststellung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und die verschiedenen Interessen, welchen bei der Feststellung Rechnung zu tragen ist, insbesondere die Interessen der Landesvertheidigung, der Wege-, Strom-, Deich-, Bau- und Feuerpolizei, des Privateigenthums, des Bergbaues, der Post und der Zollverwaltung in ihren rechtlichen Beziehungen zu der Eisenbahnanlage werden hier an der Hand der bezüglichen Gesetze, der Rechtsprechung der Gerichte und der ministeriellen Erlasse auf das Eingehendste untersucht. Die hervorragende praktische Bedeutung, welche dieser Theil des Eisenbahn-Baurechts ebenso für die Eisenbahnverwaltung, wie für die bei der Prüfung der Baupläne betheiligten Verwaltungsbehörden usw. hat, war für den Verfasser bestimmend, diese Abhandlung noch vor der gänzlichen Fertigstellung des 1. Bandes herauszugeben. Den Abschluss des 1. Bandes darf man nach einer Mittheilung der Verlagshandlung noch im Laufe dieses Jahres erwarten.

*) Die Drucklegung hat sich infolge des Buchdruckerstreiks verzögert.

Sommerfeldt (Premierlieut.), **Die Grundzüge der Festigkeitslehre in ihrer besonderen Anwendung auf die Berechnung provisorischer Eisenbahnbrücken.** Mit zahlreichen Abbildungen im Texte. 1892. Im Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, Kochstrasse 68—70. Preis 4,50 *M.*

Die Berechnung bautechnischer Konstruktionen setzt insbesondere eine umfassende Kenntniss der Mathematik voraus. Bei Gebrauch vorstehend erwähnter Broschüre ist die Anwendung mathematischer Berechnungen nicht erforderlich. In demselben werden die wesentlichsten Grundzüge der Festigkeitslehre, soweit sie sich auf die Konstruktion hölzerner Brücken beziehen, vielmehr in elementarer Weise entwickelt, so dass das Buch den weitesten bautechnischen Kreisen von Nutzen sein wird.

Verschiedenes.

Centralamerika: Eisenbahnen in Costa Rica.

Der Kongress von Costa Rica hat dem Mr. C. Keith 500 000 D. neben der unentgeltlichen Hergabe des Landes im San Carlos-Distrikt von Alajuela zum Bau der Northern, Lake Nicaragua und Pacific-Eisenbahn bewilligt. Die Linie ist bereits in Angriff genommen (siehe Nr. 17 S. 187 d. Ztg.).

Versicherung gegen Verlust des Gepäcks.

Die Amerikanische Gepäck-Versicherungsgesellschaft in Chicago, welche kürzlich ins Leben getreten ist, versichert Reisegepäck gegen Verlust, Diebstahl, Beschädigung usw. vermittelst Tagesbillets nach Art der Reise-Unfallversicherungen. Jedes Billet stellt eine Police über 100 Dollar dar. Es hat Kupons mit den Nummern 1—10 aufgedruckt; letztere entsprechen den Gültigkeitstagen. Der tägliche Versicherungsbeitrag beträgt 10 Cents. Der Vertrag beschränkt sich nicht auf persönliches Gepäck. Es wird jede Anzahl von 100 Dollarbillets auch auf ein einziges Stück verabfolgt. Die Gesellschaft versichert aber nur Gepäck, welches bezettelt ist, um betrügerischen Entschädigungsansprüchen eher begegnen zu können. Verloren gegangenes Gepäck hat die Gesellschaft so schnell als möglich wieder zur Stelle zu schaffen oder innerhalb 60 Tagen den vollen Betrag der Police an den Geschädigten zu zahlen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Dircksen in Erfurt ist nach Auflösung der seither von ihm geleiteten Abtheilung IV der dortigen Eisenbahndirektion mit den Geschäften des Dirigenten der III. Abtheilung dieser Direktion betraut worden.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Paul Krause in Breslau ist die Stelle eines Eisenbahn-Bauinspektors im Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Versetzt sind: Der Geheime Baurath Illing, bisher in Erfurt, nach Elberfeld als Dirigent der III. Abtheilung der Eisenbahndirektion daselbst, die Regierungs- und Bauräthe Monscheuer, bisher in Thorn, als Direktor an das Betriebsamt in Wiesbaden, Koch, bisher in Paderborn, als Direktor an das Betriebsamt in Thorn, Jungbecker, bisher in Hamburg, nach Köln behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst, Rosskothen, bisher in Düsseldorf, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Hamburg und der Eisenbahndirektor Goepel, bisher in Düsseldorf, als ständiger Hilfsarbeiter an das Betriebsamt in Paderborn.

In den Ruhestand sind getreten: Der Geheime Regierungsrath Hilf, Direktor des Betriebsamts in Wiesbaden, der Geheime Baurath Rumschöttel, Mitglied der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, Baurath Gründer, Vorsteher der Bauinspektion in Glatz und Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Claudius, ständiger Hilfsarbeiter bei dem Betriebsamt in Erfurt.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Boysen, Vorsteher der Bauinspektion in Graudenz, Schachert, aus dem Staatseisenbahndienst beurlaubt, in Venezuela, und der Königliche Regierungs-Baumeister W. Boisserée in Köln sind gestorben.

Badische Staatseisenbahnen.

Der Bahningenieur Scherer in Offenburg ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Pfälzischer Lokal-Gütertarif. Am 1. April l. J. gelangt Nachtrag II zum diesseitigen Lokal-Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält insbesondere Aenderungen der Besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie zu den Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Ludwigshafen a/Rh., den 31. März 1892.

Die Direktion
der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Lavale. (641)

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die Tarifhefte I A und I B—F (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) vom 1. März 1885 treten voraussichtlich mit 30. Juni l. J. ausser Kraft. Die an deren Stelle zur Einführung kommenden neuen Tarifhefte werden neben Frachtermässigungen theilweise auch kleine Erhöhungen mit sich bringen.

Der Zeitpunkt, ab welchem die neuen Tarifhefte von dem Publikum bezogen werden können, wird später bekannt gegeben.

Karlsruhe, den 2. April 1892. (642)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahn-Verband. Die auf den Seiten 38 und 39 des Gütertarifs für den obenbezeichneten Verband unter II. D. II Tarif für die Güterbeförderung auf öffentlichen Anschlussgeleisen aufgeführten Bestimmungen, wonach für seewärts gehende und kommende Güter für die Ueberführung zwischen dem Bahnhofe Rostock (F. F.- und Lloyd-Bahnhof) und dem dortigen Hafen eine besondere Hafen-Bahnfracht zu erheben ist, werden mit dem 1. April d. J. aufgehoben.

Von diesem Zeitpunkte ab kommt für die vorzunehmende Ueberführung der Sendungen eine Gebühr überhaupt nicht zur Erhebung.

Altona, den 1. April 1892. (643)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 10. d. Mts. ab kommen für Rohpetroleum von Schweighausen, Sulz u. W. und Walburg nach Bremen, Peine, Grabow und Hamburg im Westdeutschen Verbande Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, worüber das Nähere auf den genannten Stationen zu erfragen ist.

Hannover, den 2. April 1892. (644)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. April d. J. ab findet zwischen der Station Sulz (Ober-Elsass) der Reichs-Eisenbahnen und den Stationen Elsterwerda, Gera, Grosszschocher, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Gera der Weimar-Geraer Bahn sowie Görlitz i. Schl., Kamenz in Sachsen und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin direkte Güterabfertigung statt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 31. März 1892. (645)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. ab kommen für die Beförderung von Rohpetroleum in Ladungen von 10 000 kg im Verkehre von den Stationen Schweighausen, Sulz u. W. und Walburg der Reichsbahn nach Plagwitz-Lindenau Sächs. Staatsb. die gleichen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche für Plagwitz-Lindenau Preuss. Staatsb. im Mitteldeutschen Verbande bestehen.

Dresden, den 31. März 1892. (646)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV zu Theil II des Lokaltarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Dieser enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Tarifs für Nebengebühren, sowie anderweite Tariftabellen für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 31. März 1892. (647)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Der unter laufender Nummer 967 des Waarenverzeichnisses auf Seite 50 des vorbezeichneten Importtarifs aufgeführte Artikel „Kreide, weisse, ungereinigt und gereinigt, unbearbeitet, in Stücken und gemahlen" tarifirt in Mengen von 10 000 kg (610 Pud) auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich vom heutigen Tage ab zur 8. Klasse.

Bromberg, den 25. März 1892. (648)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Berlin-Bayerischen Gütertarif, der neben einzelnen Tariferhöhungen zahlreiche Tarifermässigungen enthält, wird der Berlin-Bayerische Gütertarif vom 1. April 1889 nebst Nachträgen aufgehoben.

Soweit der neue Tarif, welcher von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,60 ℳ für das Stück bezogen werden kann, Frachterhöhungen enthält, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. August 1892 in Geltung.

Erfurt, den 30. März 1892. (649)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Kies nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen. Am 6. April d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Kies von Elsterwerda, Oberlausitzer Bhf., nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. April 1892. (650)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Theil II Heft Nr. 2 vom 1. September 1886. Mit Gültigkeit vom 1. April 1892 werden zwischen Ungvár, Station der K. Ungarischen Staatsbahnen, und Konstanz folgende Frachtsätze eingeführt:

Holzkalk unreiner, essigsaurer	629	Pfennig für 100 kg.
Kursdifferenz	10	
Fässer leer zurückgehende	615	
Kursdifferenz	10	

Bis auf weiteres sind die Frachtsätze um das Einfache der Kursdifferenz zu kürzen.

München, den 30. März 1892. (651)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze der in den Tarifheften für den Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 für Eisenerze finden vom 1. Juni d. J. ab nur noch bei der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen Anwendung, sofern nicht die Berechnung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 10 000 kg eine niedrigere Fracht ergibt.

Strassburg, den 28. März 1892. (652)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. bei Auflieferung eines Minimalquantums von 100 Wagen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz, sowie Tetschen transito und Bodenbach transito (für Dresden-Elbkai)	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Krakau loco, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow	140 ℳ
von Krakau transito	136 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Krakau loco, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow	135 ℳ
von Krakau transito	131 „

Ferner wird von allen im Ausnahmetarif Nr. 1 des Nachtrages I zum Elbeumschlags-Tarife für Galizien Seite 6 und 7 angeführten Frachtsätzen ein Nachlass von 39 ₰ pro 100 kg gewährt.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. März 1892. (653)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Vorarlberg- bezw. Lindau-Oesterreich Theil II, Heft 2. Zu den mit 1. April 1892 in Kraft tretenden Tarifen für den Güterverkehr Vorarlberg- bezw. Lindau-Oesterreich Theil II, Heft 2 sind im Verlage der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen Berichtigungen erschienen, welche daselbst an Interessenten kostenfrei verabfolgt werden.

Wien, im März 1892. (654)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum „Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Gr. Bad. Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen“ ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der Nachtrag III erschienen.

Derselbe enthält: Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie des Tarifes.

Karlsruhe, den 31. März 1892. (655)

Generaldirektion.

3. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft findet

am 7. Mai 1892, Nachm. 4½ Uhr,

in Breslau im Sitzungssaale der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei den Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau: 1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin: 1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 4. Mai d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 3. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung, unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 2. April 1892. (656)

Der Aufsichtsrath.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung eines Wasserhebewerks für Bahnhof Erfurt. bestehend aus einer Gaskraftmaschine, einer Pumpe, einem Wasserbehälter und dazu gehörigen Rohrleitungen etc. am 16. April, Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich am Rhein**

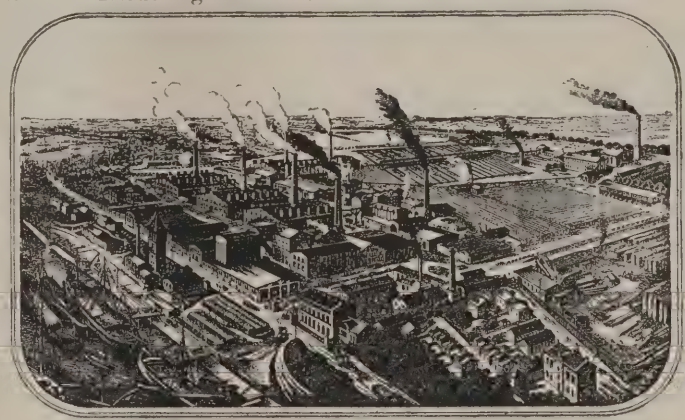
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.



Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a. M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Büsscher & Hoffmann

Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: **Breslau**, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen nebst Zeichnung können im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen, auch von da gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 10 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der auf dem Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen, bis zu oben erwähntem Termin postfrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 30. März 1892. (657)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Die Abgabe von Verzeichnissen zu ausgebotenen Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreies Ansuchen, unter Einsendung von 40 ₰, durch die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Chemnitz.

Kaufsangebote sind bis zum
21. April 1892
portofrei an die Magazin-Hauptverwaltung einzureichen.

Chemnitz, am 1. April 1892. (658)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wellbleche in allen Profilen u. Stärken
DÄCHER, HALLEN
vollständige
eiserne Bauwerke
aller Art
Wilh. Tillmanns
Remscheid.
Wellblech-Walzwerk, Verzinkerei u. Brückenbauanstalt.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, **Darmstadt.**
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

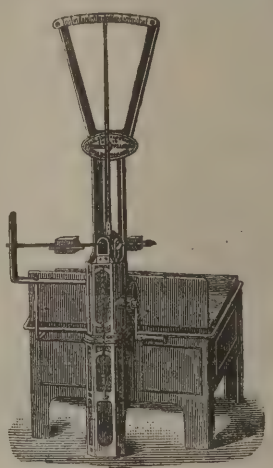
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

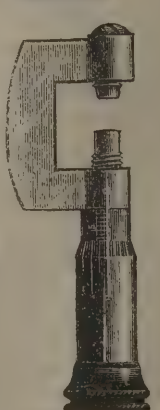
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)

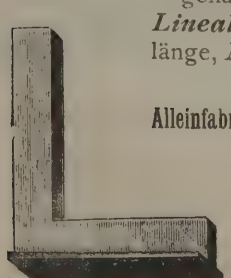
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

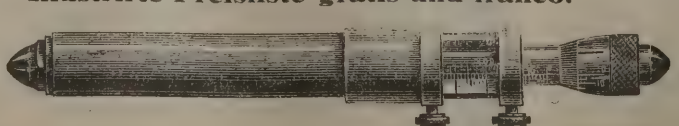
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 29. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. April 1892.

Inhalt:

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.
Zur Sekundärbahn-Vorlage.
Vereinsmittheilungen:
Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Veröffentlichung der Wochenausweise bei den Eisenbahnen.
Beförderung explodirbarer Sendungen.
Gestattung des Abstossens und Rollenlassens der Wagen.
Lokalb. Laun-Leitmeritz-Leipa.
Anzahl der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen Ungarns am Schlusse d. II. Jahreshälfte 1891.
Verbot d Benutzung v. Telephoneinrichtungen während eines Gewitters.
Der Kreuzer-Zonentarif auf der Oesterr. Nordwest- u. der Südnorddeutschen Verbindungsb.
Dienstfreie Tage f. Bahnaufseher, Zugbegleiter u. ständ. Wächter.
Betheiligung eines Konsortialkomitees an den Kosten für einen Eisenbahn-Bauplan.
Das Bahnprojekt Oedenburg-Pressburg.
Anlehenumwandlung d. Südnorddeutschen Verbindungsbahn; Uebereinkommen mit der Regierung.
Aus d. Geschäftsbericht d. Aussig-Teplitzer Eisenb.-Gesellschaft.
Generalversammlungen:
konstituirende der Lokalbahn Haraszti-Ráczkeve.
der Wiener Tramwaygesellsch.
Bauvergebung der Unterkrainer Bahnen.
Börsenbericht.
Ueber die Grenze der Zuggeschwindigkeit.
Aus England:
Die östlichen Londoner Bahnen. Arbeiterzüge in London.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 6/7. 1891.
Erkenntniss vom 5/2. 1892.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Einführung des Normalbetriebes.
2. Güterverkehr.
3. Be- und Entladefristen.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten.

Die interessanten Erörterungen, die in Nr. 8 S. 77, Nr. 10 S. 99 und Nr. 13 S. 133 d. Ztg. unter vorstehender Ueberschrift enthalten sind und an frühere Veröffentlichungen über dieselbe Frage (Nr. 77 S. 742 und Nr. 86 S. 815 Jahrg. 1891 und Nr. 3 S. 17 Jahrg. 1892) anschliessen, enthalten zwar manchen sehr beachtenswerthen Gedanken, aber es finden sich darin, ebenso wie in ihren Vorgängern, doch auch Anschauungen, welche in weiten fachmännischen Kreisen auf entschiedenen Widerspruch stossen werden, so dass eine Fortsetzung der Erörterungen im Interesse der Klärung der so überaus wichtigen Frage berechtigt erscheint.

I.

In Uebereinstimmung mit den Ausführungen in Nr. 3 S. 17, Nr. 8 S. 77 u. ff. d. Ztg. kann auch Schreiber dieser Zeilen in einer besonderen schulgemässen fachlichen Vorbildung für die meisten der Unter- und mittleren Beamten keinen wesentlichen Nutzen erblicken, legt vielmehr auf eine tüchtige praktische Vorbildung im eigentlichen Dienstbetriebe grösseren Werth. Dabei erscheint ihm die einfache Volksschulbildung nicht nur für alle Unterbeamten, sondern auch für viele mittleren Beamten als ausreichend, besonders der Besuch mehrklassiger städtischer Volksschulen, wenn durch Prüfungen festgestellt wird, dass die dort gewonnenen Schulkenntnisse thatsächlich noch vorhanden sind. Für Bahnmeister, Stationsvorsteher und dergleichen Beamte sollte freilich mindestens das Wissen zur Berechtigung als Einjährig-Freiwilliger gefordert werden. In dieser Hinsicht trifft die Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Preussischen Staatsbahnen vom März 1887 im allgemeinen wohl das Richtige, und wenn diese Prüfungen in Verbindung mit der bei derselben Eisenbahnverwaltung eingeführten Unterrichtsertheilung an die im Vorbereitungsdienst befindlichen Anwärter nur richtig gehandhabt werden, so wird auch genug an schulmässiger Vorbildung — auch fachlicher — zu erreichen sein.

Man mag über den Werth solcher Prüfungen denken, wie man will, jedenfalls veranlassen sie den Prüfling zum Arbeiten, im günstigen Falle sogar zum selbständigen Lernen, und das ist stets ein Gewinn. Die Unterrichtsertheilung dagegen, wie sie jetzt betrieben wird, hat unverkennbar ihre grossen Mängel; diese liegen aber weniger im System, wie in

der Handhabung, weil, wie schon auf S. 78 sehr richtig hervorgehoben ist, die Unterrichtertheilenden selbst oft eine unzureichende Vorbildung und, fügen wir hinzu, eine ungenügende Kenntniss von dem Wesen und dem Werden der Sache besitzen. Dem könnte nun aber wohl ohne grosse Schwierigkeiten dadurch abgeholfen werden, dass die höheren Beamten, oder doch zum mindesten besonders geeignete mittlere Beamte, in erhöhtem Maasse zur Unterrichtsertheilung herangezogen würden. So würden sich z. B. die Mitglieder der verschiedenen Prüfungsausschüsse hierzu besonders eignen, denn sie müssen den Gegenstand der Prüfung voll beherrschen, kennen aus der Prüfungsthätigkeit die Hauptschwächen der Prüflinge und werden von ihrem höheren und gereifteren Gesichtspunkte aus besonders geeignet sein, die zu Unterrichtenden auf die wichtigsten und wesentlichsten Theile des Stoffes aufmerksam zu machen. Bei freier Fahrt und reichlicher Zugzahl, die ja wohl überall zu Gebote stehen, könnten aus der Zusammenziehung der Anwärter an nicht zu vielen Orten aus solchem Verfahren kaum nennenswerthe Umstände erwachsen.

Hinsichtlich der praktischen Schulung müssten die jetzigen Preussischen Bestimmungen, die auch in dieser Beziehung im allgemeinen das Richtige treffen, noch dahin erweitert werden, dass grundsätzlich jeder Anwärter für jede Dienststellung eine bestimmte Zeit lang in der nächst niedrigeren Dienststellung des gleichartigen Verwaltungsgebietes wirklich praktisch thätig und verantwortlich sein müsste. So z. B. der zukünftige Bahnmeister als Rottenführer, der Stationsbeamte als Rangirmeister und als Weichensteller, besonders in Stellwerken, der Güterexpedient als Pack- und Lademeister usw. Die jetzige Vorschrift, nach welcher diese Beamten sich mit den Verrichtungen und Obliegenheiten der betreffenden niederen Dienststellen nur vertraut zu machen haben, genügt nicht, denn nur eigenes selbständiges und verantwortliches Handeln vermag diejenige Kenntniss von der Sache zu geben, welche für die spätere erspriessliche Thätigkeit als Vorgesetzter nothwendig ist.

Eine solche praktische Schulung von unten an ist ja bei einzelnen Dienstzweigen von Alters her üblich, z. B. beim Lokomotivpersonal bis hinauf zum Werkmeister und Werkstättenvorsteher, und gewiss muss man zugeben, dass dies Verfahren hier sehr gute Früchte trägt, denn unsere Lokomotivführer gehören unstreitig zu den besten unserer Eisenbahnbeamten. Auch kann die Charakterbildung, also der Werth der Persönlichkeit, durch solche Schulung von unten nur gewinnen, weil es kein sichereres Mittel gibt vor Oberflächlichkeit und Ueberhebung zu schützen, als auf eigener verantwortlicher Thätigkeit beruhende eigene Kenntniss aller einzelnen Dienstverrichtungen der Untergebenen mit ihren verschiedenen Einwirkungen auf den Betrieb und auf Geist und Körper der Beamten. Oberflächlichkeit und Ueberhebung sind aber gewiss nebst dem Leichtsinn die schlimmsten Feinde eines guten Eisenbahnbetriebes und auch der Leichtsinn kann in guter praktischer Schulung von unten nach oben entweder ausgeheilt oder, wo er unverbesserlich, wohl leichter als auf andere Art erkannt und durch Beseitigung der betreffenden Person für Sachen und Menschen möglichst bald unschädlich gemacht werden.

Freiherr von Sochor geht zwar gewiss zu weit, wenn er sagt, es komme „auf den inneren Werth der Eisenbahnbeamten viel, viel mehr an — als auf die sorgsamste Ausbildung automatisch wirkender Hilfsmittel", denn ohne vollkommenste Betriebseinrichtungen ist heute der Eisenbahnbetrieb in unseren hochentwickelten Kulturländern überhaupt nicht mehr möglich; mag der innere Werth der leitenden und ausführenden Beamten ein noch so hoher sein, sie können heute nicht mehr ohne automatisch wirkende Hilfsmittel, ohne klare und sehr ins einzelne gehende Dienstanweisungen auskommen, weil der Betrieb ein zu dichter und verwickelter geworden ist, um von Fall zu Fall handeln zu können. So sind z. B. die in Nr. 86 S. 816 und 817 Jahrg. 1891 d. Ztg. mitgetheilten Unfälle nicht infolge ungenügenden Werthes der betreffenden Eisenbahnbeamten, sondern aus der Befolgung mangelhafter Dienstanweisungen entstanden, auf den Preussischen Staatsbahnen z. B. wären sie bei Befolgung der hier gültigen Vorschriften unmöglich gewesen. Auch muss immer wieder darauf hingewiesen werden, dass die Zahl der Unfälle und Verunglückungen im Eisenbahnbetriebe in Deutschland nicht zunimmt, sondern abnimmt (s. Nr. 78 S. 749 Jahrg. 1891 d. Ztg.) und zwar gerade infolge weiterer Einführung und Verbesserung „automatisch wirkender Hilfsmittel". Aber der Mensch ist und bleibt mit seinen Schwächen die grösste Gefahrenquelle im Eisenbahnbetrieb — in England waren 1890 unter 53 untersuchten Unfällen 42 auf menschliches Verschulden zurückzuführen — und daher muss auch der Werth der Persönlichkeit bei verbesserten Hilfsmitteln nicht nur dieselbe Pflege erhalten wie früher, sondern eine vermehrte, weil es eine höhere Charakterbildung erfordert nur als Theil eines grossen Ganzen zu handeln, sich aber dabei stets bewusst zu sein, dass die geringste Versäumniss das Ganze empfindlich stören kann, wie dies heute nöthig ist, als in bescheidenen Grenzen ein abgeschlossenes Gebiet mit einer weitgehenden Selbständigkeit bearbeiten zu können, wie dies früher bei schwachem Betriebe zum Theil möglich war. Dazu kommt noch, dass jetzt meistens rasch entschlossen und in kurzer Zeitfolge gehandelt werden muss, während früher die Zeit selten drängte. Wenn trotzdem die Betriebssicherheit in Deutschland zunimmt, so wird man nicht behaupten können, dass der innere Werth der Persönlichkeit geringer geworden sei. Es kann daher auch die in Preussen übliche Ergänzung eines Theils der unteren und mittleren Beamten aus Militäranwärtern kaum von ungünstigem Einfluss auf den Werth und die Leistungen dieser Beamten sein.

Ganz im Gegentheil erscheinen frühere Soldaten, welchen Ordnungsliebe, Pünktlichkeit, Gehorsam und Ruhe, diese wichtigen für den Eisenbahndienst unentbehrlichen Eigenschaften, in besonderem Maasse anerzogen sind, für die meisten Stellungen des äusseren Betriebsdienstes vorzugsweise geeignet, und es würde der Betriebssicherheit gewiss nicht von Schaden sein, wenn auch die Stellen der Bahnwärter, Weichensteller und Bremser, die z. Zt. nur in sehr geringem Maasse durch Militäranwärter besetzt werden, weil ihnen diese Stellungen oft nicht gut genug erscheinen, von denselben mehr gesucht würden. Diese Unterbeamten ergänzen sich z. Zt. vorzugsweise aus den Arbeitern; der in Nr. 13 S. 134 d. Ztg. als erwünscht und erstrebenswerth bezeichnete Zustand besteht also thatsächlich schon und strebsame Arbeiter sind auch heute schon nicht „lediglich auf kleine Lohnsteigerungen nach längerer Dienstzeit als einzig mögliche und erreichbare Verbesserung ihrer Lage angewiesen." So sehr nun den Arbeitern dieses Vorwärtskommen zu gönnen ist und so unzweifelhaft es auch auf Haltung und Leistung der Arbeiterschaft günstig einwirkt, so möchte Schreiber dieser Zeilen doch die militärische Schulung bei einem möglichst grossen Theil der Unter- und mittleren Beamten nicht missen, denn sie ist gerade im Eisenbahndienst ausserordentlich werthvoll.

Ungeeigneter Elemente unter den Militäranwärtern kann sich die Eisenbahn durch entsprechende Prüfungsvorschriften und zweckmässige Handhabung derselben recht gut erwehren.

Allerdings mag es zu weit gehen, die sämmtlichen Stellen ganzer Beamtenklassen ausschliesslich Militäranwärtern vorzubehalten, besonders erscheint es, auch abgesehen von der etwa erforderlichen technischen Vorbildung, bei deren Verlangen auch heute schon Militäranwärter nur vereinzelt zur Einstellung kommen, für gewisse Stellen, z. B. die der Vorsteher grosser Bahnhöfe, nöthig, ein höheres Maass allgemeiner Bildung zu fordern, als es Militäranwärter im allgemeinen besitzen. Eine höhere allgemeine Bildung, z. B. Reifezeugniss einer Vollanstalt, könnte aber von diesen Beamten nur gefordert werden, wenn man auch deren Stellung in Rang und Gehalt hebt, ein Schritt, der übrigens auch aus anderen Gründen, z. B. aus Vergleichen mit der Post, zweckmässig er-

scheint und aller Voraussicht nach auf den ganzen Stand der so wichtigen Stationsbeamten von segensreichem Einfluss sein könnte.

II.

Ebenso wie es als Grundsatz aufgestellt wurde, dass jeder untere und mittlere Beamte die Thätigkeit seiner zukünftigen unmittelbaren und nächsten Untergebenen selbst in praktischer und verantwortlicher Ausübung kennen gelernt habe, muss dies von den höheren, den leitenden Beamten verlangt werden, indem man ihnen aufgibt, gewisse Geschäfte des ausübenden Dienstes in eigener verantwortlicher Beschäftigung in den betreffenden Stellen kennen zu lernen. Zum Theil ist dies ja auch bei den Maschinentechnikern der Preussischen Eisenbahnverwaltung der Fall.

Den dasselbe Ziel anstrebenden Ausführungen in Nr. 3 S. 17 und Nr. 10 S. 99 d. Ztg. ist daher im allgemeinen beizustimmen nur hinsichtlich des wie und wie viel stimmen unsere Ansichten nicht überein. In Nr. 3 wird z. B. verlangt, der Bauführer soll einige Zeit als Bahnwärter, Weichensteller und Rottenführer selbst thätig sein, dagegen wird nur dessen Beschäftigung auf der Bahnmeisterei und im Stationsdienst zur Erlernung der betreffenden Dienstzweige gefordert. Wäre es da nicht besser, den jungen Eisenbahn-Bautechniker von der eigenen Ausübung des untersten Dienstes (Rottenführer, Bahnwärter, Weichensteller) zu entbinden und ihn dafür mehrere Monate selbständig eine Bahnmeisterei verwalten zu lassen? Was er aus dem Dienstbetriebe der unteren Stellen praktisch kennen und können muss, das kann er auch als Bahnmeister lernen, seine verantwortliche Thätigkeit als solcher ist aber für seine Ausbildung viel wichtiger, als die selbständige Thätigkeit in den unteren Stellungen und die einfache „Beschäftigung“ auf der Bahnmeisterei. Aehnlich verhält es sich mit dem Stationsdienst, auch hier erscheint es nothwendig, aber auch genügend, wenn er einige Monate, nach vorhergehender gründlicher Ausbildung, die Stellung eines Stationsassistenten auf einem grösseren Bahnhofe verantwortlich bekleidet und allenfalls auch die Verwaltung eines kleinen Bahnhofes selbständig leitet. Dies bedingt allerdings auch die Ausbildung im Abfertigungsdienste, diese will mir aber auch für jeden zukünftigen höheren Eisenbahnbeamten unbedingt und ebenso nothwendig erscheinen, wie die Ausbildung im Stationsdienst. Selbstverständlich würden auch die höheren Maschinentechniker im Stations- und Abfertigungsdienst auszubilden sein.

Es wird hierbei allerdings vorausgesetzt, dass auch später noch Eisenbahntechniker in höhere betriebsleitende Stellen aufrücken, im Gegensatze zu den Erörterungen in Nr. 10 dieser Zeitung.

Nach den dort entwickelten Grundsätzen sollen die zukünftigen leitenden Betriebsbeamten ausschliesslich aus den Kreisen der Verwaltungsbeamten entnommen werden. Für diese wird zwar eine, von der jetzigen etwas abweichende, weniger einseitig juristische Vorbildung und eine gründliche Ausbildung in allen Zweigen des Eisenbahndienstes verlangt, aber ausdrücklich „mit Ausschluss der rein technischen Dienstzweige“. Auch sollen die Betriebsbeamten zwar „wohl auch gewisser technischer Kenntnisse, namentlich auf dem Gebiete des sich immer schwieriger und verwickelter gestaltenden Signalwesens“ bedürfen, „aber keinenfalls in einem Umfange, der ein eigenes technisches Studium erfordern würde.“ Begründet werden diese Ausführungen mit der Aufstellung, dass erstens die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung weitaus überwiegend auf wirthschaftlichem Gebiete liegen und dass zweitens die Thätigkeit der Betriebsbeamten ihren Schwerpunkt nicht auf technischem, sondern ganz überwiegend auf dem Gebiete der eigentlichen Verwaltung in der genauen und klaren Anordnung und Regelung des Stations- und Fahrdienstes, in der Auswahl der für jede Stelle desselben besonders geeigneten Persönlichkeit usw. habe. So richtig der erste Satz ist, so falsch ist der zweite, oder doch so wenig dringt er in den Kern der Sache ein.

Denn die Thätigkeit der Betriebsbeamten beruht ganz ausschliesslich auf technischen Grundlagen. Worauf kommt es denn im Stationsdienste anders an, als auf die möglichst ausgiebige und zweckmässige Ausnutzung der Bahnhofsanlagen mit allen ihren technischen Einrichtungen, worauf im Fahrdienst als auf die vollkommenste Verwerthung der Betriebsmittel? Die wichtigste Grundlage eines jeden Eisenbahnbetriebes ist überhaupt der Bahnhof; die vollkommenste Bahnstrecke, die vorzüglichsten Betriebsmittel, sie können keinen geregelten, besonders auch keinen wirthschaftlichen Betrieb verbürgen, wenn die Bahnhöfe infolge mangelhafter Anlage oder Ausnutzung ihren Dienst versagen. Wer soll denn später für die nöthige Weiterbildung der Bahnhofsanlagen sorgen, wer die hierzu nöthigen Grundsätze aufstellen, wenn der Techniker keine Schulung im Betriebe und keinen Einfluss auf diesen, also auch keine Kenntniss der Betriebsbedürfnisse hat und der leitende Betriebsbeamte keine technischen Kenntnisse? Sollten hierzu wirklich gewisse technisse Kenntnisse auf dem Gebiete des Signalwesens genügen? Und wie soll denn dieses letzte Gebiet, wie die Verwerthung der Elektrizität zu Betriebszwecken, wie so manche andere drängende Neuerung weitergebildet werden, wenn die akademische Bildung des leitenden Betriebsbeamten nicht auf mathematisch-technischer Grundlage beruht?

Eine mathematisch-technische Bildung ist aber auch besonders geeignet für die Pflege der auf wirthschaftlichem Gebiete liegenden Aufgaben der Eisenbahnverwaltung, denn die wirthschaftlichen Fragen werden sich stets entweder auf Vorausberechnungen des muthmaasslichen Einflusses etwaiger Tarifänderungen auf die Einnahmen oder auf den Einfluss bestimmter baulicher und Betriebsmaassnahmen auf die Ausgaben beziehen. In beiden Fällen aber sind mathematisch-technische Kenntnisse unbedingt nothwendig, wenn man zu einem eigenen selbständigen Urtheil gelangen und sich nicht damit begnügen will, sich auf das Urtheil anderer, d. h. wirklich Sachverständiger zu stützen.

Nach alledem erscheint nicht der mit etwas Technik oberflächlich übertünchte Verwaltungsbeamte der geeignete Betriebsleitende, sondern der Techniker, der allerdings mehr als dies jetzt geschieht, in den Grundlagen der Wirthschaftslehre theoretisch geschult und in den verschiedenen Eisenbahn-Dienstzweigen praktisch ausgebildet werden muss.

Der Herr Verfasser der Ausführungen in Nr. 10 S. 99 d. Ztg. beruft sich zur Begründung der Richtigkeit seiner Darlegungen auf einzelne Eisenbahnen in Deutschland und die meisten in England und Amerika, wo die Betriebsbeamten der technischen Schulung ermangeln, trotzdem aber Hervorragendes leisten sollen. Die bedeutenden Leistungen sollen gar nicht bestritten werden; es ist aber nicht zutreffend, dass die leitenden Betriebsbeamten der technischen Vorbildung und Schulung ermangeln, im Gegentheil, die tüchtigen betriebstechnischen Leistungen Englischer und Amerikanischer Eisenbahnen sind eben gerade darauf zurückzuführen, dass dort die Techniker, die Bau-, Maschinen- und Betriebstechniker einen viel weiter gehenden Einfluss haben, als zumeist in Deutschland. Ihre Vorbildung und Schulung weicht ja allerdings oft genug von der bei uns üblichen erheblich ab, denn sehr häufig treten sie schon mit sehr jungen Jahren in niedere Stellungen in den Eisenbahndienst und arbeiten sich nach und nach in die Höhe, wobei ihre theoretische Weiterbildung ihrem eigenen Wissensdrang und mehr oder minder gutem Glücke überlassen wird. Sie sind aber trotzdem Techniker, auch die, welche ohne eigentliche bau- und maschinentechnische Vorkenntnisse in den engeren Betriebsdienst eintreten und sich hier emporarbeiten, sie werden eben in diesem Betriebsdienste technisch geschult, erhalten bei entsprechender Veranlagung und grossem Fleisse — und ohne beides kommen sie nicht empor — durch Anschauung, durch Verkehr mit ge-

schulten Technikern, durch eigenes Studium nach und nach diejenigen technischen Kenntnisse, welche sie befähigen, den Betriebsdienst mit allen seinen technischen Einrichtungen an Bahnhofsanlagen, Signalwesen, Ausnutzung und Vervollkommnung der Betriebsmittel usw. zu leiten. Dieser nur bei eisernem Fleisse und ungewöhnlicher Begabung mögliche Weg würde aber auch ihnen wesentlich erleichtert, wenn sie mit einer mathematisch-technischen Vorbildung ihre Laufbahn begonnen hätten.

Wo aber leitende Betriebsbeamte, wie z. B. bei einigen Deutschen Bahnen, ohne technische Vorbildung in erspriesslicher Weise thätig sind, ist diesen nicht der gesammte Betriebsdienst unterstellt, und die Eisenbahntechniker sind gleichfalls im Betriebsdienste geschult, so dass sich hier Techniker und Nichttechniker ergänzen. Wollte man aber, wie in Nr. 10 S. 99 d. Ztg. vorgeschlagen, den Techniker aus dem Betriebsdienste überhaupt grundsätzlich entfernen, so würde weder der zukünftige Betriebs-Verwaltungsbeamte in der Lage sein den Betrieb fortlaufend zu weiteren Fortschritten zu führen, noch der Techniker könnte für die Weiterbildung des rein technischen Theils des Eisenbahnwesens genügende Sorge tragen, weil er für die Betriebsbedürfnisse kein Verständniss und vom Betriebsdienste überhaupt keine Kenntniss hätte. Die empfindlichsten wirthschaftlichen Nackenschläge wären die unausbleiblichen Folgen eines solchen Systems und von dem Ideale einer in allen Fragen sachverständigen, einheitlichen Verwaltung der Eisenbahnen wäre man weiter als je entfernt.

Es erscheint daher durchaus nothwendig an der mathematisch-technischen Bildungsgrundlage für die Betriebsbeamten unbedingt festzuhalten und Personen ohne solche höchstens ausnahmsweise, bei besonderer persönlicher Veranlagung, die ja oft mehr werth ist, als die gründlichste theoretische Vorbildung, in leitende Stellen zu bringen. Allerdings ist zuzugeben, dass sowohl der Bau- wie der Maschinentechniker von dem, was jetzt von ihm an Wissen verlangt wird, so manches über Bord werfen könnte und sollte, um sich dafür auch die unbedingt nothwendige theoretische Schulung auf dem Gebiete der Volkswirthschaftslehre anzueignen. Am vollkommensten wäre es ja, wenn alle höheren Eisenbahnbeamten eine einheitliche theoretische Vorbildung erhielten, das wird aber wohl nie zu erreichen sein, denn das Wissensgebiet ist zu gross, um von einem selbst auch nur theoretisch beherrscht werden zu können.

Ganz abgesehen davon, dass die Rechts- und Staatswissenschaften niemals in einem Grossbetriebe, wie ihn die Eisenbahn darstellt, werden entbehrt werden können, — ohne dass es nothwendig ist, ihren Vertretern den jetzt von ihnen eingenommenen und beanspruchten übermächtigen Einfluss einzuräumen, — so werden auch Bau- und Maschinentechniker stets neben einander nothwendig sein und es immer mehr werden, je weiter die Technik zu Fortschritten führt. Aber man bilde die beiden Technikerarten, abgesehen von der engeren bau- und maschinentechnischen Berufsthätigkeit, im übrigen in allen Zweigen des Eisenbahndienstes gleichmässig und gleichartig aus, so dass sie für höhere Eisenbahnstellen die gleiche praktische Schulung erhalten. Dann wird meist Neigung und persönliche Veranlagung darüber entscheiden, wer besser bei seiner durch das Studium gewählten engeren Bau- und Maschinentechnik bleibt oder wer sich der aus beiden zusammengesetzten Betriebstechnik zuwendet. Diese Beamten werden dann aber gut zusammen arbeiten und sich ergänzen, weil sie ihre gegenseitigen Leistungen kennen, verstehen und zu würdigen vermögen.

Nur wenn der Technik und ihren Vertretern der ihnen gebührende maassgebende Einfluss in der Eisenbahnverwaltung gegeben und besonders die Betriebsleitung ausschliesslich in ihre Hände gelegt wird, wird sich unser Eisenbahnwesen auf seiner Höhe erhalten, weiter fortschreiten und zu dauernd günstigen wirthschaftlichen Ergebnissen führen.

B—m.

Zur Sekundärbahn-Vorlage.

Aus den Berathungen des Preussischen Abgeordnetenhauses über diesen Gesetzentwurf haben die Aeusserungen der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, aus welchen sich ergibt, nach welchen Prinzipien der weitere Ausbau des Staatseisenbahn-Netzes in Preussen von der Regierung angestrebt wird, besonderes Interesse. Wir geben daher dieselben nachstehend mit Anhalt an die stenographischen Sitzungsprotokolle im Auszug wieder.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

„M. H.! Der Gesetzentwurf über die Vervollständigung, Erweiterung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahn-Netzes pflegt alljährlich in diesem Hause und im Lande mit besonderer Spannung und auch mit Ungeduld erwartet zu werden. Ich habe meinem lebhaften Bedauern Ausdruck zu geben, dass diese Erwartung im laufenden Jahre auf eine etwas lange Probe gestellt worden ist, und ich möchte zur Erklärung und Rechtfertigung der eingetretenen Verzögerung der Vorlage mich darauf berufen, dass derselben besondere Schwierigkeiten entgegen gestanden haben, die zunächst und hauptsächlich darin beruhen, dass die allgemeine Finanzlage des Staates und der Stand des Geldmarktes dazu aufforderten, über ein gewisses Maass der Kreditanforderung nicht hinauszugehen. Das hat naturgemäss dahin führen müssen, dass die einzelnen Objekte, die in die Vorlage aufgenommen werden konnten, mit ganz besonderer Vorsicht und Sorgfalt geprüft und ausgewählt werden mussten nach dem Grade ihrer wirthschaftlichen Bedeutung und nach dem Grade ihrer Dringlichkeit.

Der Gesetzentwurf umfasst im ganzen einen Betrag von 90 757 760 ℳ, von denen 246 714 ℳ aus den verfügbaren Restbeständen von Fonds entnommen werden können, welche bei der Verstaatlichung von Privatbahnen in der Form von Erneuerungs- und Reservefonds auf den Staat übergegangen sind. Von der Gesammtsumme ist nur der kleinere Theil — nicht ganz ein Drittel — zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes bestimmt, also zum Ausbau neuer Nebenbahnen.

Dieser Betrag ist mässiger wie in den meisten vorhergehenden Jahren. Der Gesetzentwurf wird also in dieser Beziehung — wie die Staatsregierung ihrerseits auch bedauert, mannigfache Enttäuschungen im Lande hervorrufen; es ist auch nur ein leichter Trost, wenn wir dem Gesetzentwurf die Versicherung mitgeben, dass es in Zukunft je nach Lage der Dinge besser werden soll. Andererseits kann die Staatsregierung aber sich doch der Hoffnung hingeben, dass hier im Hause sowohl als im Lande ein Verständniss sich findet für die augenblicklichen Verhältnisse und für die Knappheit und Vorsicht, die der Staatsregierung damit auferlegt worden ist. Ebenso — glaube ich — wird dieser Gesetzentwurf in der Beziehung das Land beruhigen, dass die Staatsregierung nicht etwa beabsichtigt hat, mit der Vorlage des Gesetzentwurfs für die Bahnen unterster Ordnung sich nun in Zukunft der Verpflichtung des Ausbaues der Nebenbahnen zu entledigen. Die Staatsregierung betrachtet es nach wie vor als ihre Aufgabe, diejenigen Bahnen zu bauen, welche sich als nothwendige Ergänzungen oder als wichtige Verbindungslinien des bestehenden Staatseisenbahn-Netzes darstellen. Sie hofft aber andererseits auch, dass nach Verabschiedung des Gesetzes über die Bahnen unterster Ordnung das private Kapital sich in erheblichem Umfange wieder dem Eisenbahnbau in Preussen zuwenden wird und hofft, dass sie durch die Erleichterungen, die für den Ausbau dieser Bahnen unterster Ordnung in dem Gesetzentwurf nach jeder Richtung vorgesehen sind, wesentlich dazu beitragen wird, dass diese Verkehrswege, welche bei uns in Preussen noch in verhältnissmässig geringem Maasse entwickelt sind, sich reicher entfalten werden.

Es liegen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Zeit noch Anträge auf den Ausbau von Nebenbahnen im Umfange von 17 000 km vor. Der Ausbau einschliesslich der nothwendigen Betriebsmittel würde etwa den Betrag von 2,5 Milliarden ausmachen. Es müsste also ein sehr schleuniges Tempo in der Ausführung der Bahnen eingeschlagen werden, wenn wir in absehbarer Zeit dazu kommen sollten, alle diese Wünsche zu erfüllen. Ich hoffe, dass ein erheblicher Theil aller dieser Wünsche und Anträge, und zwar derjenige Theil, der sich auf Bahnen rein lokaler Natur bezieht, durch die Bahnen unterster Ordnung wird erfüllt werden.

Nicht nur die allgemeine Finanzlage hat die Staatsregierung in diesem Jahre zur ganz besonderen Vorsicht bei Abfassung des vorliegenden Gesetzentwurfs auffordern müssen, sondern auch der Umstand hat mitbestimmend gewirkt, dass der Staatseisenbahn-Verwaltung noch Kredite zur Ausführung

von Bauten von über ½ Milliarde offen stehen. Davon sind allerdings der grössere Theil Bewilligungen aus den beiden letzten Jahren, 346 Millionen hat der Landtag der Monarchie in den Anleihegesetzen der Jahre 1890 und 1891 zu gleichen Zwecken bewilligt.

Dass so bedeutende Beträge noch ausstehen, könnte im ersten Augenblick befremden; wer aber den Gang der Dinge aus eigener Anschauung mitgemacht und gesehen hat, wie sich nach Bewilligung des Kredits für eine neue Bahn die Sache gestaltet, der wird erkennen, dass von der Bewilligung bis zu dem Moment, wo die Lokomotive über die Geleise fährt, noch sehr viele zeitraubende Schwierigkeiten zu überwinden sind. Diese Schwierigkeiten bestehen zunächst darin, dass die Verhandlungen mit den Interessenten bezüglich des Grunderwerbs in sehr vielen Fällen einer Ergänzung bedürfen; dass aber die Verhandlungen mit denselben zuweilen sehr schwierig sind, davon hat das Hohe Haus hier und da auch Kenntniss nehmen können. Wenn aber auch diese Vorverhandlungen glücklich durchgeführt sind, und die speziellen Vorarbeiten nun aufgestellt werden können, so bedingen die letzteren naturgemäss in einer Zeit, wie die gegenwärtige, wo überhaupt die technischen Kräfte sehr in Anspruch genommen sind, wiederum recht erheblichen Zeitaufwand. Nach der Aufstellung des Projekts folgt die landespolizeiliche Prüfung. Erst bei der landespolizeilichen Prüfung ergeben sich eine grosse Anzahl von Wünschen und Forderungen theils gerechtfertigter, theils ungerechtfertigter Natur, die vorher nicht zu übersehen waren, insbesondere bei allen den Anlagen, die im Interesse der allgemeinen Landeskultur und der Landespolizei gefordert werden. Infolge dieser landespolizeilichen Prüfung und der Feststellungen, die auf Grund derselben erfolgen, wird das Projekt meistens noch in verschiedenen Punkten abgeändert werden. Erst wenn alles festgestellt ist und schliesslich auch in betreff aller der Wünsche, die in Bezug auf eine Abänderung der Linie, auf Anlegung von Stationen und Haltestellen geltend gemacht sind, Entscheidung getroffen und der Grund und Boden erworben ist, — erst dann kann der erste Spatenstich geschehen und mit dem Bau begonnen werden. Alle diese Vorstadien, die ich hier anführe, um Ihnen Klarheit über das Werden einer Eisenbahn zu verschaffen, nehmen geraume Zeit, oft Jahre in Anspruch. Es sind von mir schon Erwägungen eingeleitet worden, ob nicht diese auch von der Staatseisenbahn-Verwaltung auf das Allerlebhafteste beklagten Verzögerungen, die weder für das Land noch auch für die Staatsfinanzen, noch auch für die Staatseisenbahn-Verwaltung wünschenswerth sind, im Gegentheil erhebliche Nachtheile und Mehrkosten im Gefolge haben, nicht durch anderweite Einrichtungen einigermaassen hintangehalten werden könnten. Es wird erwogen, ob nicht die allgemeinen Vorarbeiten für die Eisenbahnen, wenigstens für einen Theil derselben, wo die Verhältnisse einfacher liegen, schon vorher in dem Umfange können angefertigt werden, dass auf Grund derselben die landespolizeiliche Prüfung würde bewirkt werden können. Würde dies sich nach den angestellten Ermittelungen als ausführbar erweisen, so würden wir auch in der Lage sein, mit viel grösserer Sicherheit Ihnen die Kosten angeben zu können, welche die neuen Bahnen erfordern. Allerdings lässt sich nicht übersehen, wenn dieser Weg eingeschlagen werden sollte, ob die im Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung ausgeworfenen Mittel für Anfertigung der Vorarbeiten ausreichen werden; ich bin aber fest davon überzeugt, dass, wenn sich die angedeutete Aenderung des bisherigen Verfahrens als vortheilhaft und ausführbar erweist, sowohl der Herr Finanzminister wie das Hohe Haus gegen eine Erhöhung der etatlichen Mittel keinen Einspruch erheben werden.

Die zweite Gruppe von Bauten, die der Gesetzentwurf vorsieht, und für welche ein Kredit von 19 104 000 ℳ gefordert wird, umfasst den Ausbau der zweiten Geleise. Der Ausbau dieser zweiten Geleise ist theils veranlasst durch strategische Erwägungen, und soweit dies der Fall ist, ist ja seitens des Reichs ein Zuschuss in Aussicht gestellt, und zwar wie das auch in früheren Fällen üblich, ein Zuschuss von 60 % der Kosten, sofern es sich um zweite Geleise der Vollbahnen handelt, und von 80 %, sofern es sich um zweite Geleise einer Nebenbahn handelt. Die Verhandlungen des Reichstags über die betreffenden Projekte — es handelt sich um die zweiten Geleise der Bahnen Thorn-Korschen und Trier-Landesgrenze bei Sierck — sind noch nicht zu Ende geführt; es sind daher die Mittel nur unter der Voraussetzung erbeten worden, dass das Reich sich bereit erklärt, durch seine gesetzlichen Organe die betreffenden Zuschüsse zu gewähren.

Die übrigen zweiten, dritten und vierten Geleise sind dazu bestimmt, die Linien in einzelnen Industriebezirken, insbesondere im Oberschlesischen und im Niederrheinisch-Westfälischen Industrierevier befähigter zu machen, ihrer Aufgabe bezüglich den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden; einzelne dieser zweiten Geleise sind ferner dazu bestimmt, grosse durchgehende Bahnen, auf die sich allmählich ein grosser Verkehr geworfen hat, ebenfalls für ihre Aufgabe mehr geeignet zu machen. Ich bemerke dazu, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung, gerade mit Rücksicht auf die Finanzlage auch in Bezug auf den Ausbau zweiter Geleise der allerässersten Zurückhaltung sich hat befleissigen müssen. Die Verhandlungen, die gerade in dieser Beziehung gepflogen sind über die Auswahl derjenigen Strecken, die der Ergänzung durch zweite Geleise in erster Linie bedürfen, haben geraume Zeit in Anspruch genommen.

Die Bahnhofsumbauten und Erweiterungsbauten sowie einzelne kleine Verbindungsstrecken, namentlich auch im Oberschlesischen Industrierevier, erfordern einen Kostenaufwand von 19 676 000 ℳ. Es befinden sich darunter an grösseren Umbauten von Bahnhöfen: Kiel mit 5 640 000, Soest mit 1 800 000, Altenbeken mit 1 037 000 ℳ. und der Ausbau der schwer belasteten und für die sichere und rechtzeitige Abwickelung des Verkehrs unzureichenden Strecke Morgenroth-Beuthen-Karf zugleich mit der Erweiterung der Bahnhöfe Morgenroth, Peiskretscham, Karf und Beuthen mit einem Kostenbetrage von 7 400 000 ℳ. Sie werden sich aus den Verhandlungen der früheren Jahre erinnern, dass gerade diese Strecken wiederholt mit ihren Verkehrsstörungen und mit ihrer ungenügenden Leistungsfähigkeit Gegenstand bitterer Klagen im Hause gewesen sind, deren Berechtigung seitens der Staatsregierung nicht von der Hand gewiesen werden konnte. Es könnte vielleicht eingewendet werden, dass wir zur Zeit ja in einer Periode des Niedergangs des Verkehrs auf den Eisenbahnen sind und das Bedürfniss darum kein so dringendes sei, allein es würde meines Erachtens nicht richtig und keine weise Politik sein, wenn man in diesen Zeiten diejenigen Bauten unterlassen wollte, welche nothwendig sind, um einen wiederauflebenden Verkehr vollständig und ordnungsmässig bewältigen zu können. Wir würden, wenn wir das thäten, dann thatsächlich in denjenigen Fehler fallen, der namentlich seitens des Hohen Hauses in früheren Jahren vielfach der Staatseisenbahn-Verwaltung vorgehalten worden ist.

Ein Bedürfniss nach Um- und Erweiterungsbauten besteht nicht nur für die im Gesetz vorgelegten Bahnhöfe; es besteht leider, wie mir wohl bekannt ist, noch für eine ganze Reihe anderer Bahnen. Aber auch hier hat die Dringlichkeit in erster Linie den Ausschlag geben müssen. Wie weit wir in der nächsten Zeit fortfahren können mit den Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen — ohne Luxusbauten möchte ich dabei in Klammern bemerken —, das wird sich im wesentlichen nach der allgemeinen finanziellen Lage des Staates und auch nach den Erträgnissen richten, die die Staatseisenbahn-Verwaltung demnächst erzielen wird.

Eine leider sehr beträchtliche Summe — über 13 Millionen — werden durch Mehrausgaben in Anspruch genommen, welche bei Bauten entstanden sind oder entstehen werden, für welche der Landtag der Monarchie die Kredite bereits bewilligt hat. Sie finden im Gesetzentwurf eine ganze Reihe derartiger Nachforderungen und zwar sowohl für Nebenbahnen als auch für Bahnhöfe usw., u. a. für den Bahnhof Köln allein die gewaltige Summe von 7 400 000 ℳ. Sie können mir glauben, es ist ein schwerer Entschluss, mit derartigen Anträgen an das Hohe Haus heranzutreten.

Fragt man nach den Gründen, welche diese Mehrausgaben gegen die ursprüngliche Veranschlagung und die auf diese Veranschlagung gegründete Bewilligung des Kredits herbeigeführt haben, so tritt in der Begründung, die Sie vor sich haben, zunächst immer hervor: Erhöhung der Löhne, Erhöhung der Materialienpreise. Diese beiden Gründe sind die durchschlagenden; diese beiden Gründe konnte die Staatseisenbahn-Verwaltung zu der Zeit, wie sie ihre Pläne aufstellte, nicht übersehen, namentlich bezüglich derjenigen Pläne und Kostenanschläge, welche, wie der Anschlag für den Bahnhof Köln, ziemlich weit zurückliegen.

Es treten ferner hinzu, und zwar ebenfalls finanziell sehr scharf ausgeprägt, diejenigen nachträglichen Kosten, die sich ergeben haben durch die Anforderungen der Landespolizei, der Landeskultur.

Endlich hat ein Theil der Mehrausgaben seine Begründung darin, dass in einzelnen Fällen nachträglich allseitig als zweckmässig anerkannt wurde, von den ursprünglichen Plänen in dieser oder jener Richtung abzuweichen. Auch hierin sind eine Anzahl von Mehrausgaben begründet.

Ich möchte mir gestatten, einige Zahlen anzuführen, um die Staatseisenbahn-Verwaltung, die vielleicht durch diese Forderungen bei Ihnen in ein weniger günstiges Licht gekommen ist, doch wieder besser zu beleuchten. Ich habe hier eine Nachweisung vor mir, welche die Ersparnisse aus den bewilligten Krediten vom Jahre 1873 bis zum Jahre 1890/91 enthält. Diese Ersparnisse beziffern sich auf 73 896 000 ℳ. Dann habe ich ferner eine zweite Nachweisung, die die Ueberschreitungen in diesen Jahren nachweist; die Nachweisung geht in dieser Richtung sogar noch etwas weiter zurück bis in das Jahr 1865; das hat aber keine grosse Bedeutung, da in diesen Jahren sehr

wenig gebaut worden ist und weder in Plus noch in Minus irgend welche belangreiche Ziffern aufgeführt sind. Diese Nachweisung schliesst also: es sind Nachkredite nachgesucht und bewilligt worden im Betrage von 9 770 000 ℳ, so dass also nicht ganz 10 Millionen Nachforderungen gegenüberstehen einem Betrage von ungefähr 74 Millionen an Ersparnissen. Nun ist es ganz natürlich, dass insbesondere zu Zeiten, wo wir aus einer verhältnissmässig niedrigen Konjunktur in eine höhere Konjunktur übergehen, auch ziemlich regelmässig Mehrausgaben beim Bau der Bahnen entstehen; sie entstehen nicht blos beim Bau der Bahnen, sondern überall da, wo mit Arbeitslöhnen und mit Materialienpreisen in erheblichem Maasse zu rechnen ist. Nichtsdestoweniger habe ich lebhaft die Nothwendigkeit empfunden, auch in dieser Beziehung möglichst vorsichtig zu sein, und die Mittel und Wege zu suchen, welche dahin führen, in Zukunft mit grösserer Sicherheit die Kosten vor der Ausführung festzustellen. Insbesondere haben die ganz berechtigten Vorhaltungen des Herrn Finanzministers in der Beziehung auf mich den allerstärksten Eindruck gemacht, und ich habe dem Herrn Finanzminister das feste Versprechen gegeben, dass in Zukunft keine grösseren Bauten ohne speziellen Kostenanschlag in Angriff genommen werden sollen, es sei denn mit seiner Zustimmung. Es ist dies zwar nur ein internes Abkommen zwischen dem Herrn Finanzminister und mir, — ich theile Ihnen dasselbe aber mit, da sich hieraus voraussichtlich hier und da Verzögerungen für den Beginn der Bauten ergeben werden, die vielleicht im Lande unangenehm berühren. Aber ich glaube doch, dass diese Unannehmlichkeiten, die darin bestehen dass einzelne Bahnen etwas länger in ihren Vorermittelungen, in ihren Vorstadien sich befinden werden, doch reichlich durch die grössere Sicherheit aufgewogen werden, die dadurch entsteht, dass wir feste rechnungsmässige Unterlagen für den Gesammtbedarf der betreffenden Bauten haben." (Sehr richtig!)

Aus der Rede des Finanzministers Dr. Miquel heben wir folgendes hervor:

„M. H.! Sowohl der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wie ich haben bestimmte Erklärungen über die ungezählten Wünsche, die im Lande bestehen und hier zum Theil geltend gemacht sind, behufs Verwendungen staatlicher Mittel für neue Sekundärbahnen in den verschiedenen Provinzen nicht abgegeben, und zwar absichtlich, weil diese Fragen ja unmöglich hier ohne genügende Vorbereitung in den Ministerien überhaupt behandelt werden können, und alle diese Wünsche ebenso gut privatim, da ja doch nicht darüber abgestimmt, eine Erklärung des Landtags also über die einzelnen Wünsche gar nicht abgegeben wird, direkt an die Minister gerichtet werden können, — ich daher auch von diesen Debatten im Hause niemals einen besonderen Erfolg mir versprochen habe. Ich glaube, dass die Minister auch alle diese Wünsche ganz ruhig anhören können, weil sie sich gewissermaassen gegenseitig aufheben. Dagegen ist es allerdings sehr erwünscht, dass sich der Landtag in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung über die Gesammtlage unserer Finanzen und über die wesentlichen Grundsätze, nach denen die Eisenbahnverwaltung geführt werden muss, zu verständigen sucht und allmählich zu festen, auf gegenseitiger Uebereinstimmung beruhenden allgemeinen Grundsätzen zu gelangen strebt.

Ich bin der Ueberzeugung, dass wir, sobald unsere Finanzlage es gestattet und soweit es eben möglich ist, die Eisenbahnverwaltung besser als bisher aus den Ergebnissen ihres eigenen Betriebes dotiren müssen und so wenig als möglich zurückzugreifen haben auf Staatsanleihen. Das bisherige Schuldenmachen, namentlich auch für die Zwecke der Eisenbahnverwaltung, kann und darf so nicht weiter gehen. Wir haben im Jahre 1885 angeliehen 60 Millionen, 1886 57 Millionen, 1887 71,3 Millionen, 1888 118 Millionen, 1889 156 Millionen, 1890 201 Millionen, 1891 145 Millionen Mark und sind erst in diesem Jahre wieder auf 90 Millionen zurückgekommen. Wenn Sie vergleichen, was von diesen Anleihen verwandt worden ist auf Herstellung neuer Bahnlinien, so werden Sie finden, dass die Verhältnissziffer in dieser Beziehung in den letzten Jahren ungünstiger geworden ist, dass wir Zwecke und Verbesserungen des bereits bestehenden Eisenbahnwesens durch Herstellung neuer Geleise bezw. durch Umbauten von Bahnhöfen, für Beschaffung von Betriebsmitteln in steigendem Maasse mehr durch Anleihen gedeckt haben.

Die sehr oft behandelte Kontroverse: was aus dem Betriebe und was durch Anleihen gedeckt werden soll? was der Vermehrung und Vergrösserung des Anlagekapitals und was eigentlich dem laufenden Betriebe zur Last fällt? — das ist eine sehr schwierige Frage. Nur darüber kann kein Zweifel sein, dass derjenige, der es mit der dauernden Blüthe unserer Finanzen gut meint, dahin streben muss, im Zweifel diese Frage zu Gunsten der Entnahme aus den Betriebsergebnissen zu entscheiden.

Jedenfalls werden wir uns klar machen müssen, dass wir grosse Schwankungen in den Ueberschüssen der Eisenbahnen in den letzten Jahren vor uns gehabt haben. Während wir 1889/90 noch mit einem Ueberschuss von etwa 104 Millionen Mark abschlossen, sind wir im folgenden Jahre im Betriebe mit 32 Millionen Mark unter dem Etat geblieben und werden in diesem Jahre noch um eine erheblich höhere Summe unter diesem Etat bleiben. Dies alles fordert unzweifelhaft dazu auf, zu ganz sicheren und bestimmten Grundsätzen in dieser Beziehung zu kommen, die allerdings aufzustellen leichter sind, als sie in der gegenwärtigen Finanzlage durchzuführen."

Nachdem sich der Finanzminister über die Nothwendigkeit des vom Minister der öffentlichen Arbeiten erwähnten Abkommens ausgesprochen, betonte er die Nothwendigkeit, mit der Herstellung der Sekundärbahnen etwas langsamer vorzugehen.

„Wir dürfen nicht in dem Maasse mit fortwährenden Anleihen vorgehen, die theilweise keine Rente bringen, von denen viele jedenfalls noch in langer Zeit keine Rente bringen. Ich muss in dieser Beziehung die Interessen der allgemeinen Staatsfinanzen und der Steuerzahler schützen. Ich gehe aber weiter. Ich glaube, dass das Sekundärbahngesetz doch dahin wird führen können, dass eine Reihe von Bahnen rein lokaler Bedeutung, von denen noch gar nicht anzunehmen ist, dass sie für das allgemeine Staatsbahnnetz in Zukunft eine erhebliche Bedeutung gewinnen würden, durch die Provinzen, durch die Kreise, durch Privatunternehmer, durch Gemeinden usw. hergestellt werden können, und ich hoffe, dass dies auch nicht zum Nachtheil der Körperschaften dienen wird. Denn der gewaltige Unterschied zwischen den vom Staate hergestellten und betriebenen Sekundärbahnen und den Tertiärbahnen der Zukunft wird nicht in den Einnahmen liegen, sondern in den Ausgaben.

„Wenn die vorhandenen Wege benutzt werden, wenn die Spurbreite nach Maassgabe des Bedürfnisses festgestellt wird, wenn gar keine Bahnhöfe da sind, wenn der Kassirer zugleich der Schaffner ist, wenn eine Bewachung nicht erforderlich ist wegen der geringen Schnelligkeit, womit sich die Züge bewegen, so werden Sie sehen, wie diese Bahnen rentiren können ohne ein Uebermaass von Einnahmen! Das Schwergewicht liegt in den Ausgaben, und die Billigkeit der Herstellung und der Betrieb wird am besten garantirt sein, wenn diese Bahnen von den Nächstbetheiligten ausgeführt werden, und wenn nicht die allgemeinen Normen, die in einem grossen Staatsbahnwesen erforderlich sind und auch auf die Sekundärbahnen mehr oder weniger Anwendung finden, ohne Noth auf solche rein lokale Betriebsmittel zur Anwendung gebracht werden.

„Ich glaube daher allerdings, es wird hier eine Entlastung für den Staat eintreten, namentlich wenn die Staatsverwaltung nicht von dem Grundsatz ausgeht, dass sie jede Linie, die in irgend einer gegebenen Zeit der unbekannten Zukunft mal in das allgemeine Eisenbahnnetz hineingezogen werden könnte nun für sich belegt, nicht selbst baut, aber auch die anderen nicht bauen lässt. In dem Tertiärbahngesetz ist ja für den Fall der Nothwendigkeit die Wiederübernahme der Linien in die allgemeine Staatsverwaltung vorgesehen; man braucht daher im Anfang bei der Konzessionirung in dieser Beziehung nicht so ängstlich zu sein, wie wir das früher wohl gewesen sein mögen, und hat ja auch der Herr Minister für die öffentlichen Arbeiten sich genau in demselben Sinne ausgesprochen.

„Es ist ja vollständig zutreffend, dass derjenige, der die grossen durchgehenden Linien in der Hand hat, auch eine gewisse Verpflichtung hat, da er die rentablen Linien besitzt, auch unrentable Linien zu bauen. Es ist vollkommen zutreffend, dass der Staat hier nicht wie ein gewöhnlicher Privatunternehmer nur auf seinen Vortheil spekuliren kann, sondern dass er eine höhere Aufgabe hat, die weniger begünstigten Landestheile, auch selbst, wenn er nicht auf unmittelbare Rente rechnen kann, durch Herstellung von Bahnen zu heben. Das bestreite ich alles nicht. Was ich behaupte, ist, dass das Maass, in welchem der Staat hier vorgehen kann, an Zeit und Ort und Raum gebunden ist und dass man in dieser Beziehung die allgemeinen Staatsinteressen voranstellen muss und hinterher erst die lokalen Interessen."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften. Die vom 1. Mai d. J. ab gültigen, mit dem Sonderabdruck des Anhanges II des „Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement" wiederum in einem Hefte vereinigten vorbezeichneten Ausführungsvorschriften sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 67,653 km lange Strecke Vaslui-Jassy der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai d. J. dem öffent-

lichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1046 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, die Dänische, Schwedische und Norwegische Staatsbahn und die K. und K. Bosnabahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1065 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1890 (abgesandt am 31. März bis 5. April d. J.).

Nr. 1124 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verbot der Einfuhr von Hunden nach Dänemark (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1125 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1154 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1102 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar-März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 7. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im 1. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Veröffentlichung der Wochenausweise bei den Eisenbahnen.

Die Schätzung der Wocheneinnahmen — denn die veröffentlichten Ziffern sind ja bei keiner Bahn das Ergebniss einer thatsächlichen Zusammenstellung der Einnahmen, sondern werden nur schätzungsweise nach einem gewissen System konstruirt — erfolgt mit so grosser Vorsicht, dass die definitiven Abrechnungen, welche ja bekanntlich erst mehrere Monate später fertiggestellt werden, fast ausnahmslos namhafte Mehreinnahmen ergeben.

Wir pflichten vollkommen der Anregung bei, welche die „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ vor längerer Zeit gegeben hat, dass behufs richtiger Beurtheilung der Einnahmen das in der Schweiz in Geltung stehende Beispiel nachgeahmt werden sollte, den Monatseinnahme-Ausweisen, auch Monatsausgaben-Ausweise beizufügen. Näheres hierüber hoffen wir bald mittheilen zu können.

Beförderung explodirbarer Sendungen.

Solche gefährliche Güter müssen besonders überwacht werden, nicht nur wegen der Explosionsgefahr, sondern auch um dieselben vor Diebstahl zu schützen. Bei militärischen Pulvertransporten fährt allerdings eine Militärbewachung mit dem betreffenden Lastzuge mit, um die Pulverwagen zu überwachen, aber eine genügende Ueberwachung wird dadurch nicht erreicht, weil die betreffenden Begleiter im Dienstwagen Platz nehmen und daher von dem im rückwärtigen Theile des Zuges einrangirten Pulverwagen zu weit entfernt sind. Auch ist es für die Begleiter viel zu gefährlich, in finsterer Nacht, ohne Laterne über Geleise und Wechsel bis zu den betreffenden Wagen zu gehen. Eine erfolgreiche Bewachung kann nach dem Vorschlage der „Verkehrszeitung“ nur durch das Fahrpersonal stattfinden, welches auch während der Fahrt in der Nähe der Wagen postirt ist. In den Stationen jedoch, wo Verschiebungen und Ausladungen vorzunehmen sind, muss das ganze Personal des Zuges zusammengreifen, um die Arbeit bewältigen zu können. Es bleibt daher niemand bei den Wagen, um dieselben vor Diebstahl zu schützen, denn das Lastenzugpersonal wird den Zügen nur nach Ausmaass des Bremsbruttos beigegeben. Dass die Lastenzüge ausserdem noch Personal für die Verschiebungen, Aus- und Einladungen und Ueberwachung der explodirbaren Sendungen benöthigen, wird vielfach ausser Acht gelassen und ist auch bei dem verminderten Personalstand und der Ersparungssucht nicht möglich. Der Schlusskondukteur kann die explodirbaren Sendungen nicht überwachen, denn sein Dienst bindet ihn streng an den Signalwagen und an die Aufmerksamkeit nach rückwärts. Es ist daher erforderlich, dass bei Zügen, denen explodirbare Sendungen beigegeben werden, immer ein Kondukteur zur speziellen Ueberwachung der betreffenden Wagen beigegeben wird, der unter keinen Umständen dieselben verlassen darf, wenn er nicht abgelöst wird.

Gestattung des Abstossens und Rollenlassens der Wagen.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn sah sich infolge des zunehmenden Verkehres veranlasst, zur rascheren Durchführung der Verschiebungen in mehreren Stationen, in welchen es die Steigungsverhältnisse zulassen, das Abstossen und Rollenlassen der Wagen zu gestatten und zwar sind die Stationen genannt, in welchen dies nach einer, Richtung bezw. nach beiden Richtungen geschehen darf. Die K. K. Generalinspektion hat diese Verfügung genehmigend zur Kenntniss genommen.

Lokalbahn Laun-Leitmeritz-Leipa.

Die auf die Verwirklichung dieser Lokalbahn bezüglichen Arbeiten nehmen ihren fortgesetzten programmgemässen Fortgang. Vor kurzem ist die Entscheidung des Handelsministers in betreff der Stationsanlagen erflossen. Das Detailprojekt ist nunmehr vollendet und wird demnächst die politische Begehung angeordnet und vorgenommen werden. Inzwischen werden die in betreff der Realisirung dieser Bahn derzeit noch offenen Fragen ausgetragen und die Konzessionsverhandlungen zum Abschluss gebracht werden. (Näheres über diese Verhandlungen folgt demnächst.)

Anzahl der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen Ungarns am Schlusse der zweiten Jahreshälfte 1891.

Die eine Länge von 12 179 km umfassenden Eisenbahnen Ungarns hatten mit Einschluss des Ungarischen Theiles der gemeinsamen Bahnen an Fahrbetriebsmitteln am Schlusse der zweiten Jahreshälfte 1891 1 767 Lokomotiven, 1 374 Tender, 163 Schneepflüge, 3 351 Personen- und 40 203 Lastwagen.

Demgemäss haben sich gegenüber dem Stande Ende der ersten Hälfte 1891 bei der Vergrösserung der Bahnlänge um 603 km die Lokomotiven um 45, die Tender um 33, die Schneepflüge um 2, die Personenwagen um 61 und die Lastwagen um 1 690 vermehrt.

Verbot der Benutzung von Telephoneinrichtungen während eines Gewitters.

Um Beschädigungen von Personen vorzubeugen, welche durch Entladung der atmosphärischen Elektrizität bei Telephonleitungen herbeigeführt werden können, hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeordnet, dass während eines jeden Gewitters die Benutzung der bestehenden Telephoneinrichtungen, welche an Luftleitungen anschliessen, zu unterbleiben hat. Ferner ist zu vermeiden, sich den Telephonapparaten zu nähern oder deren Metallbestandtheile mit der blossen Hand zu berühren. Diese Maassregel erstreckt sich nicht nur auf die für eisenbahndienstliche Zwecke errichteten Telephonanlagen, sondern auch auf alle Telephonverbindungen mit Etablissements oder mit öffentlichen Telephonanlagen. Dagegen können solche Telephonverbindungen, deren Leitungsdrähte blos im Innern eines Gebäudes geführt sind, auch während eines Gewitters anstandslos benutzt werden.

Der Kreuzer-Zonentarif auf der Oesterreichischen Nordwest- und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die Verwaltung dieser Bahnen hat an das Handelsministerium das Ersuchen gestellt, mit Rücksicht auf die bisherigen Ergebnisse des auf den Linien der beiden Gesellschaften im Vorjahre eingeführten neuen Personentarifes von der Aufforderung, mit 1. Juni d. J. den Kreuzer-Zonentarif der Staatsbahnen zur Einführung zu bringen, Abstand zu nehmen. Eine Erledigung dieser Eingabe ist noch nicht erflossen, diese Frage dürfte auch vom Gesichtspunkte der Staatsfinanzen erwogen werden, da die genannten zu den garantirten Bahnen gehören. Es erscheint wohl nothwendig, die Ergebnisse des Jahres 1891 im Personenverkehr auf ihre Ursachen zu prüfen, so insbesondere die Einwirkung der Prager Landesausstellung, überdies aber auch die Gestaltung der Ausgaben in Betracht zu ziehen.

Dienstfreie Tage für Bahnaufseher, Zugbegleiter und ständige Wächter.

Für dieses Personal hat die Betriebsleitung der Steyrthalbahn die dienstfreien Tage in folgender Weise festgestellt: den Bahnaufsehern sowie den ständigen Wächtern wird allmonatlich ein Sonntag oder ein Feiertag freigegeben, die Bahnaufseher haben für ihre Vertretung durch einen geeigneten Vorarbeiter selbst vorzusorgen und den in Aussicht genommenen Tag mindestens 3 Tage früher im Tagesberichte zu melden. Die Wächter haben um diesen dienstfreien Tag bei ihrem Stationsvorstande rechtzeitig anzusuchen, damit für einen Vertreter vorgesorgt werden kann. Den Zugbegleitern auf der Hauptlinie wird alle 8 Tage, denen des Haller Flügels alle 14 Tage ein freier Tag bewilligt. Mit Rücksicht auf den stärkeren Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen sind jedoch die freien Tage auf Wochentage zu verlegen.

Betheiligung eines Konsortialkomitees an den Kosten für einen Eisenbahn-Bauplan (Rechtsfall).

Zur Verbindung der beiden Ortschaften A. und B. mittelst einer Lokalbahn bildete sich in jeder derselben je ein Komitee, welche sich zu einem Konsortium vereinigten und zu dessen Geschäftsführung den Vorsitzenden des Komitees A. wählten. In einer Vollversammlung des Konsortiums wurde ein Ingenieur mit der Ausarbeitung des Detailprojektes betraut und ihm hierfür ausser einer monatlichen Besoldung auch für den Fall seiner früheren Entlassung eine Abfindung zugesichert. Diese sowie alle übrigen Kosten des Projektes erklärten beide Komitees zu gleichen Theilen tragen zu wollen. Infolge von Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Komitees bezüglich einer vom Komitee B. verlangten, von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichenden Variante, kam das Projekt nicht zustande, das geschäftsführende Mitglied des Komitees A trat zurück und leistete in dessen Auftrage dem Ingenieur die Abfindung. Dem Klagebegehren, dass das Komitee B. die Hälfte davon zu leisten habe, wurde nur von der zweiten Instanz Folge gegeben, während der K. K. Oberste Gerichtshof mit Entscheidung das abweisliche Urtheil der ersten Instanz aus folgenden Gründen bestätigte: Durch den eigenmächtigen Rücktritt des Vorsitzenden des Komitees A. sind für B. die Kosten nutzlos; A. hätte von B. die Zustimmung zur Abfindung verlangen müssen, da seine Geschäftsführung ihn nicht dazu ermächtigte; das Projekt ist gegen den Willen des B. vereitelt und es hat von den bisherigen Arbeiten gar keinen Vortheil; zur Aufhebung des Rechtsverhältnisses mit dem Ingenieur war nur das gesammte Konsortium berufen; damit endlich A. auch als Geschäftsführer ohne Auftrag, als welcher er gelten muss, eine Vergütung verlangen könne, so müsste gesetzlich der Vortheil für B. „klar und überwiegend" sein, was aber durchaus nicht der Fall ist. (Juristische Blätter Nr. 9, 1892.)

Das Bahnprojekt Oedenburg-Pressburg.

Von den vielen, theils im Stadium der Projektirung oder Besprechung seitens der Interessenten, theils in den der Konzessionsverhandlung stehenden Bahnprojekten, ist das Oedenburg-Pressburger in erster Reihe zu nennen. Diese 75 km lange Lokalbahn soll mit einem Kostenaufwande von 1,5 Millionen Gulden gebaut werden, wovon, dem Gesetze entsprechend, ein Drittel bereits von den genannten Städten und der durch ihren Wein berühmten Stadt Rust zusammen gezeichnet wurde. Die genannte Lokalbahn soll von Oedenburg ausgehend über St. Margarethen und Rust längst der Westseite des Neusiedlersees bis Parndorf und von hier nach Kreuzung der Brucker Bahnlinie bis nach Pressburg geführt werden, wo sie bei der Station Engerau in die Tyrnauerbahn einmünden wird.

Anlehenumwandlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn; Uebereinkommen mit der Regierung.

Der Verwaltungsrath der Südnorddeutschen Verbindungsbahn beruft für den 30. April d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung ein, welche das zwischen dem Verwaltungsrathe und der Staatsverwaltung abgeschlossene Uebereinkommen, betreffend die Aufnahme eines 4% Prioritätenanlehens im Nominalbetrage von 24 Millionen Gulden behufs Umwandlung der im Umlaufe befindlichen 5% Prioritäten und behufs Schaffung eines Investitionsfonds, zu genehmigen und dem Verwaltungsrath die Ermächtigung zur Begebung des Anlehens und zur Durchführung der nothwendigen Statutenänderungen zu ertheilen haben wird. Der Umwandlung werden demnach sämmtliche noch nicht umgewandelten Anlehen der Emissionen 1866, 1872, 1875 und 1879 unterzogen werden, von denen die ersten 2 Emissionen auf Silber, die dritte auf Gold und die letzte auf Noten lautet. Die ersten 3 Emissionen können jederzeit vollständig verloost und daher zwangsweise umgewandelt werden, während die Verloosungen der Emission 1879 an den Armortisationsplan gebunden sind, und bei dieser sonach nur die freiwillige Umwandlung zulässig erscheint. Gleichzeitig mit der Umwandlung wird auch die Ausdehnung der Amortisation des gesammten neuen Anlehens auf Konzessionsdauer, das ist bis 1946 erfolgen, während die bisherige Amortisationsdauer der zweiten Emission bis 1906, jene der letzten Emission (1879) bis 1945 festgesetzt ist. Von der den Umwandlungsbedarf übersteigenden Quote des neuen Anlehens werden jene Investitionen, welche bis einschl. 1892 mit Gestattung der Regierung vorläufig in die Betriebsrechnung eingestellt wurden, wiewohl sie thatsächlich eine Kapitalsvermehrung darstellen, an die Staatsverwaltung zurückersetzt. Der zurückzuersetzende Betrag wurde in dem Präliminarübereinkommen, vorbehaltlich allfälliger das Jahr 1892 betreffender, jedoch keinesfalls erheb-Korrekturen mit 3,4 Millionen festgesetzt. Der von dem Anlehen hiernach verbleibende Rest ist für die Investitionen der nächsten Jahre bestimmt. Von dem zu erzielenden Konversionsgewinn wird vorerst die schwebende Schuld der Gesellschaft im Betrage von rund 370 000 fl. gedeckt, der sodann verbleibende Restgewinn ist zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft zu theilen. In dem Uebereinkommen wird ferner vereinbart, dass der Fahrpark der Gesellschaft bei Einlösung der Bahn durch den Staat unentgeltlich an letzteren überzugehen hat, wogegen die Eisengiesserei in Reichenberg Eigenthum der Gesellschaft verbleibt. Die Erhöhung der Staatsgarantie für den die bisherige Prioritätensumme übersteigenden Anlehensbetrag tritt nach Maassgabe der Realisirung des neuen Anlehens ein. Der definitive Abschluss des Uebereinkommens wird erst nach Genehmigung des Kurses für das neue Anlehen, bezw. der Genehmigung der diesbezüglichen Offerte erfolgen. Da die ausserordentliche Generalversammlung am 30. April d. J. stattfindet, wird es möglich sein, die bezüglichen Gesetzesvorlagen noch im nächsten Sessionsabschnitte der parlamentarischen Erledigung zuzuführen.

Aus dem Geschäftsbericht der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

für das Betriebsjahr 1891 entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1891 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn befördert 1 774 650 Personen und 7 612 525 t Güter, daher um 356 774 Personen und um 124 802 t Güter mehr wie im Jahre 1890.

Von den Gütern waren 6 900 733 t Kohlen und 711 792 t diverse Güter, und zwar wurden die Kohlenquantitäten im Lokalverkehre mit 432 485 t, zur Elbe mit 1 615 315 t, nach dem Inlande mit 2 143 863 t und nach dem Auslande mit 2 709 070 t verfrachtet.

Die Roheinnahmen im Jahre 1891 betrugen 6 190 974,07 fl., daher sich gegen das Jahr 1890 eine Mehreinnahme von 116 918,95 fl. ergibt. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 2 213 935,87 fl.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 2 612 500,65 fl., daher um 197 930,59 fl. weniger wie im Jahre 1890.

Die am 26. April d. J. in Teplitz stattfindende 34. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben, und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 60 fl. Oe. W. für die Aktie von 300 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 100,865 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau (64,971 km) doppelgeleisig ist. Hierzu kommen 73 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 63,582 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 164,447 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 415,274 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 730,77 a ein.

Der Fahrpark besteht in: 76 Lokomotiven, 76 Tendern, 114 Personenwagen, 10 Spezial-Güterwagen, 250 sonstigen gedeckten Lastwagen, 5 300 Kohlenwagen, 200 Equipagewagen usw.

Konstituirende Generalversammlung der Lokalbahn Haraszti-Ráczkeve am 28. Februar d. J.

Diese Lokalbahn wird von der Station Haraszti der Linie Budapest-Semlin-Belgrad der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Lokalbahn Budapest-Soroksár-Haraszti abzweigen und nach Ueberbrückung der sogen. kleinen Donau im Bereiche der Insel Osepel vorläufig nach Ráczkeve führen. Die Gesellschaft konstituirte sich und genehmigte den Bericht des Aktionskomitees über die Finanzirung des Unternehmens, den Abschluss des Bauvertrages und aller übrigen Maassnahmen, welche zur raschen Durchführung des Baues nothwendig sind.

Generalversammlung der Wiener Tramwaygesellschaft am 30. März d. J.

Aus dem verlesenen Jahresbericht für 1891 geht hervor, dass von den nach der neuen Konzession herzustellenden 14 neuen Linien 4 dem Verkehr übergeben worden sind. Durch die Eröffnung der Linie Burggasse am 21. November 1891 hat die Gesellschaft konzessionsmässig das Recht zur Einführung des neuen Tramwaytarifes erhalten; thatsächlich hat das Handelsministerium erst am 23. Februar d. J. die Einführung bewilligt und der Tarif konnte erst am 5. März ins Leben treten. Der Bericht bespricht nun den neuen Tarif und bemerkt, dass das Publikum auch von den billigeren Fahrkarten umfangreicheren Gebrauch macht. Die Durchschnittseinnahme, welche seit der Einführung des neuen Tarifs für eine Fahrkarte erzielt wurde, beziffert sich einschliesslich des Sonntagsverkehrs auf 8,82 kr., während der durchschnittliche Fahrpreis des vorigen Jahres 8,79 kr. und speziell der des Monates März des vorigen Jahres 8,59 kr. betragen hat. (Man sieht also, dass der neue Tarif eine Vertheuerung des Fahrpreises involvirt.) Der Bericht

stellt ferner fest, dass sich seit dem Jahre 1886 die Streckenlänge um 20 km oder um 32,7 % erhöht hat. In derselben Zeit haben sich die Einnahmen von 3,424 auf 3,759 Millionen Gulden, das ist nur um 9,77 %, gebessert, während die Betriebsausgaben von 2,988 auf 3,5 Millionen Gulden oder um 17,07 % gestiegen sind. Im Jahre 1891 wurden an den Staat 200 662 fl. und an die Kommune Wien 304 061 fl. entrichtet. Ferner haben seit April 1889 die Löhne der Bediensteten eine namhafte Steigerung erfahren. Im Jahre 1886 bezifferten sich dieselben auf 829 410 fl., im Jahre 1891 auf 1 091 004 fl.; dazu werden noch die Mehrauslagen aus der Erhöhung der Kondukteurlöhne treten, welche mit der Einführung des neuen Tarifs zugestanden wurde. Der Bericht bemerkt, keine Grossstadt der Welt erfreue sich eines so billigen Verkehrsmittels wie Wien, wo man für 10 kr. Distanzen von mehr als 13 km zurücklegen könne. Die Fahrleistung sei in Wien eine hohe, da in Paris für je 8, in Berlin für 5½, in München für 5 und in Wien für je 3½ Personen ein Fahrkilometer entfalle. Endlich wird noch erwähnt, dass der Rechtsstreit mit der Kommune Wien wegen des von derselben ausgesprochenen Kautionsverlustes von 50 000 fl. anlässlich des Kutscherstreiks im Jahre 1889 zu Gunsten der Gesellschaft entschieden sei; in den Entscheidungsgründen habe das Ober-Landesgericht ausgesprochen, dass die erfolgte Arbeitseinstellung der Kutscher als „höhere Gewalt" anzusehen war. Der Verwaltungsrath hat endlich einen Komplex von 6 741 Quadratklaftern Baugründe hinter dem Viadukt in der Praterstrasse von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Zwecke der Herstellung eines grossen Etablissements angekauft. Die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurden einhellig angenommen, wonach der am 30. April fällige Kupon mit 3,40 fl. für jede Aktie zu 200 fl. und mit 2,89 fl. für jede Aktie zu 170 fl. eingelöst wird. Ein Aktionär wiederholte den Vorbehalt zu Gunsten der Rechte der Genussscheinbesitzer und ersuchte um Feststellung desselben im Protokoll, was der Vorsitzende zusagte.

Bauvergebung für die Unterkrainer Bahnen.

Laut einer in der „Wiener Ztg." am 30. März d. J. erschienenen Kundmachung der Generaldirektion der Staatsbahnen gelangen die Unter-, Ober- und Hochbauarbeiten auf der Eisenbahnlinie Laibach-Grosslup-Gottschee der Unterkrainer Bahnen zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens 2. Mai d. J. bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen, welche den Bau auf Rechnung der Konzessionäre der Unterkrainer Bahnen durchführt. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten Centralstelle und bei der K. K. Eisenbahn-Bauleitung in Laibach eingesehen werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Erklärungen des Ungarischen Finanzministers im Abgeordnetenhause über die bevorstehende Inangriffnahme der Vorarbeiten für die baldige Durchführung der Valutaregulirung im Verein mit seinem Oesterreichischen Kollegen, dann die günstigen Jahresbilanzen der grösseren Wiener Banken, welche ihre Generalversammlungen in der abgelaufenen Woche abhielten und Dividenden von 5—7 % vertheilen, endlich der unverkennbare Aufschwung, welchen der Verkehr auf einigen Bahnen genommen hat, bewirkten eine bessere Meinung auch für Bahnwerthe. Von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2815) abgesehen, welche in der zweiten Märzdekade wieder einen Einnahmeausfall und zwar von beiläufig 200 000 fl. ausweist, verhielten sich einige Aktien stetig, die meisten aber verkehrten in steigender Richtung. Zu ersteren gehört Südbahn (84,25), zu letzteren Galizische Carl Ludwigbahn (211,50), Elbethalbahn (229,75) und Staatsbahn (283). Nordwestbahn (209) war etwas schwächer; dagegen war für Aussig-Teplitzer Bahn (1395) und Leoben-Vordernberger Bahn (430 ein stürmischer Begehr. Die 3prozentigen Prioritäten der Südbahn (140) begegnen nun einer ruhigeren Auffassung und rentiren gegenwärtig mit 4,4 %. Mährische Grenzbahn (18 fl. für 200 fl.) fanden schliesslich über das wiederauftauchende Gerücht einer Sanirung Beachtung.

Ueber die Grenze der Zuggeschwindigkeit*)

bringt die Märzausgabe von Scribner's „Magazin" drei Aufsätze, denen die „Railr. Gaz." folgendes entnimmt:

Mr. Theodore Ely, Obermaschinenmeister der Pennsylvania Eisenbahn, behandelt diesen Gegenstand unter der Aufschrift: „Die Zuggeschwindigkeit eine Transportfrage". Er gelangt hierin zu dem Schlusssatze: „Es ist hierbei wohl billig, die ganze Angelegenheit als eine Transportfrage zu behandeln und zu behaupten, dass der Transport allein die praktische Grenze für die Geschwindigkeit der durch Dampfkraftlokomotiven bewegten Züge ziehen kann." Dieser Satz ist das Ergebniss einer gründlichen Betrachtung. Indem er sich auf den praktischen Bedingungen des Zugdienstes als kräftiges Beweisstück aufbaut, ergeben sich hieraus alle weiteren Schlüsse beinahe von selbst.

Ein Absatz, der die grossen Entfernungen behandelt, die ein auf gewöhnliche Weise gebremster Zug bis zum Halten noch zu durchlaufen hat, verdient die Aufmerksamkeit aller derer, die sich mit der Frage der 80 und 90 Meilengeschwindigkeit (130—145 km) in der Stunde beschäftigen. Der betreffende Absatz behandelt diese höchst wichtige Frage in klarer knapper Form. Von den an Lokomotiven und dem Geleise erforderlich werdenden Verbesserungen ausgehend, heisst es:

„Die vorgenannten Bedingungen sind eingehender behandelt worden, um zu zeigen, dass sie sämmtlich erfüllt sein müssen, um das Reisen der Zukunft mit 100 Meilen (160 km) Stundengeschwindigkeit zu ermöglichen. Zu ermöglichen, sage ich, aber nur unter gleichzeitiger Erfüllung einer Bedingung, nämlich des Freiseins der Strecke vor dem Zuge. Das aber führt uns auf das wahre Maass der Geschwindigkeit zurück, die eine Frage des Transports (transportation) im strengsten Sinne des Wortes ist. Diese Grenze wird auf den einzelnen Linien schwanken je nach der Anzahl und dem Betrieb der schon vorhandenen Züge. Vor allem müssen wir uns klar werden über die Zeit, welche ein Zug, der die Meile in 36 Sekunden (das Kilometer in 22 Sekunden) zurücklegt, noch nöthig hat, um nach dem Empfange des Warnungssignals zum Stillstand zu kommen. Man schätzt, dass bei 60 Meilen (97 km) stündlicher Geschwindigkeit, bei Anwendung des vollen Bremsgewichtes und bei günstigstem Zustand der Schienen, ein Zug erst auf 275 m, ein solcher von 80 Meilen (130 km) Geschwindigkeit erst auf 490 m und ein Zug mit 90 Meilen (145 km) Geschwindigkeit erst auf 620 m, ein Zug von 100 Meilen (160 km) aber erst auf 760 m zum Stehen gebracht werden kann. Diese Ziffern rücken die Nothwendigkeit klar vor das Auge, dass unter den günstigsten Bedingungen das Geleis vor einem mit höchster Geschwindigkeit laufenden Zuge auf eine Entfernung von 760 m von jedem Hinderniss frei gehalten werden muss. Es muss aber mit den ungünstigsten Bedingungen, schlüpfrigen Schienen, nebligem Wetter und ungünstigen Neigungen gerechnet werden. Die persönliche Befähigung eines Lokomotivführers muss dann vom Standpunkt eines Zuges aus betrachtet werden, der in der Sekunde 45 m zurücklegt."

Mr. Ely stellt dann die wichtige Frage: „Sollte es hiernach wohl zu viel sein, wenn man behauptet, dass der Maschinenführer das Warnungssignal aus einer Entfernung von ungefähr 1 200 m erhalten muss?" Jeder, der mit dem Gegenstand vertraut ist, wird zugeben, dass diese Entfernung nicht überschätzt ist. Dieselbe kann herabgemindert werden, indem man die Bremskraft für hohe Geschwindigkeiten vergrössert. Der einfachste und beste Weg hierzu würde sein, den Luftdruck in der Bremsleitung zu vergrössern; dies würde natürlich eine Verstärkung der Bremshebel und ihrer Verbindungsstücke zur nächsten Folge haben.

Mr. H. Walter Webb, der dritte Vizepräsident der Newyork & Central Hudson Riverbahn, schreibt in derselben Nummer der obengenannten Zeitschrift unter der Ueberschrift: „Ein praktischer Versuch" und anknüpfend an die hohe Geschwindigkeit, die am 14. September 1891 auf der Newyork Centralbahn von einem Zuge, der aus einer achträdrigen Lokomotive und 3 Wagen bestand.*)

Mr. Webb kommt in seinem Aufsatz auch zu dem Schlusse, dass der Transport und das Geleis die ausschlaggebenden Elemente für grosse Geschwindigkeiten seien. Hinsichtlich des Geleises und der unerlässlichen grössten Schulung des Beamtenpersonals finden sich folgende Sätze:

„Seit einer Reihe von Jahren hat den Ingenieuren das Ziel vorgeschwebt, die Lokomotivkraft zu erhöhen, um schwere

*) In den Amerikanischen Zeitungen wird jetzt die Frage, ob es möglich sei, die Zuggeschwindigkeit bis auf 100 Meilen (160 km) zu erhöhen, lebhaft besprochen. Eine besondere Anregung hierzu scheinen die im vorigen Monate bei Burlington vorgenommenen sehr interessanten Bremsversuche, auf die wir noch näher eingehen werden, gegeben zu haben. Die Versuche wurden mit unmittelbar aus dem Betriebe genommenen Wagen in 500 m langem Zuge im Beisein zahlreicher hervorragender Vertreter des Eisenbahnwesens ausgeführt.

*) Hierbei durchlief der Zug eine Strecke von 702 km in 425 Minuten 14 Sekunden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit, mit Ausschluss der Aufenthalte, betrug 99,05 km. Die grösste Geschwindigkeit auf dieser Fahrt ist nicht sicher festgestellt worden, da kein Geschwindigkeitsmesser im Zuge war; sie wird auf 123 km angegeben. Das Zuggewicht betrug 230 t. Auf einer zur selben Zeit auf der Philadelphia & Reading Eisenbahn gemachten Schnellfahrt, wobei ein Zuggewicht von 169 t vorhanden war, wurde auf einer horizontalen Strecke, die unmittelbar einer Gefällstrecke von 1 : 43 folgte, eine Geschwindigkeit von 146 km erreicht.

Züge mit grosser Geschwindigkeit fahren zu können. Die oben genannten Ziffern machen es augenscheinlich, dass der Dampf genügende Kraft liefert, um solche Züge noch mit Vortheil auf langen Strecken mit einer Geschwindigkeit von 100 km und darüber zu befördern. Demzufolge ist jetzt die Aufmerksamkeit von der bewegenden Kraft abgelenkt und wendet sich anderen Gebieten des Eisenbahnwesens zu; so fragt man, ob die Bettung, die Brücken, die Schienen so beschaffen sind, dass sie solch grosse Geschwindigkeiten gestatten, ohne die Sicherheit der Reisenden zu gefährden, und diese in ihrer Bequemlichkeit zu beeinträchtigen . . . . . Hierbei muss man sich erinnern, dass auf vielen Amerikanischen Bahnen bereits Züge mit einer Geschwindigkeit laufen, die sich verbieten würde, wenn nicht die strenge Disziplin, die genaueste Pünktlichkeit, beständige Thatkraft und Fürsorge auch für alle Einzelheiten und Kleinigkeiten des Dienstes herrschen würden. Sie sind die sichersten und besten Schutzmittel gegen Eisenbahnunfälle".

Wenn Mr. Webb hinsichtlich der Vortheilhaftigkeit solcher Züge vom Standpunkt des Transports ferner sagt, dass es nicht schwer halten werde, für solche Züge auch entsprechend zahlende Reisende zu erhalten, so mag das wohl zutreffen, wenn man nur die Kosten für Lokomotivfeuerung, Zugbedienung und kleinere Zufälligkeiten in Ansatz bringt. Aber man darf wohl fragen, ob die Züge noch nutzbringend sind, wenn man berechnet, wieviel andere in Nebengeleisen das Passiren des Schnellzuges, der seinen Fahrplan einhalten muss, abwarten müssen. Betreffs der Sicherheit auf schnellfahrenden Zügen kommt Mr. Webb zu dem überraschenden Schluss:

„Es ist sicher nicht wahr, dass man auf ihnen mehr gefährdet als auf anderen Zügen ist. Wer mit der Sache vertraut ist, wird mir zugeben, dass das gerade Gegentheil richtig ist. Ein hervorragender Englischer Fachmann schreibt hierüber: Mit ausgesuchten Machinenführern, Heizern und Zugbediensteten, mit den besten und neuesten Lokomotiven und Wagen, und wenn jeder Beamte am Signal auf dem qui vive ist, wo soll da wohl eine besondere Quelle der Gefahr entstehen?" Ja, aber Lokomotivführer und Zugbedienstete bleiben auf die Dauer nicht „ausgesucht", und die Signalbeamten sind nicht fortwährend auf dem qui vive, und auch die Güte des besten und neuesten rollenden Materials verringert sich mit der Zeit. Achsen und Räder nutzen sich schnell ab, Schienen zerbrechen, Bremsklötze fallen herunter und Kuppelungen lösen sich aus. Erdrutsche und sonstige Hindernisse legen sich auf den Schienenstrang, Unterwaschungen des Geleises nehmen ihm seinen Halt. In praxi sind ja diese Gefahren für langsam laufende Züge auch vorhanden. Aber bei diesen sind doch die Folgen ganz andere. Die zerstörende Wirkung eines Zuges wächst ja ungefähr mit dem Quadrate der Geschwindigkeiten; aber nach welcher Formel lässt sich die Zunahme der Gefahr für Leib und Glieder berechnen? Die Gefahr nimmt zu in dem Maasse, wie die Entfernung, die zum Bremsen des Zuges erforderlich ist, wächst. Woraus will man aber die grössere Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten herleiten? Wenn das möglich wäre, würde man wohl zu dem Schluss kommen, dass es sehr gefährlich für einen Zug sei, auf einem Nebengeleise still zu stehen.

In dem dritten Aufsatz von Mr. Charles R. Deacon unter dem Titel: „100 Meilen in der Stunde" heisst es ebenso unrichtig: „Sollten schnellere Züge gefährlicher sein? Nein! In der Geschichte des Eisenbahnwesens findet sich kein Fall, wo ein Zug infolge hoher Geschwindigkeit entgleist ist. Es ist in Wirklichkeit gleich gefährlich, ob man mit 40 oder mit 100 Meilen Geschwindigkeit fährt. Die Gefahren, die den Reisenden bedrohen, sind von der Geschwindigkeit ganz unabhängig. Die strenge Ueberwachung der Brücken und Geleise, die Vermeidung von Planübergängen auf geneigten Strecken, die Einfriedigung der Bahnen, die Verhütung des Betretens durch Unbefugte, und hierzu noch ein ausgebildetes Signalwesen — dies alles wird dem 100 Meilenzug eine grössere Sicherheit geben, als einer Strassenkutsche."

Wenn wir den Auslassungen des Amerikanischen Blattes soweit gefolgt sind, so geschah dies mit Rücksicht darauf, dass auch bei uns ein stetes Drängen auf Einführung grösserer Geschwindigkeiten herrscht, und hier so recht klar einmal die Gefahren, welche so schnell fahrende Züge in sich bergen, dargelegt sind. Die 100 Meilengeschwindigkeit wird drüben bereits fest ins Auge gefasst; bei uns wird man an eine solche Geschwindigkeit ernstlich sobald nicht denken, denn uns fehlen einmal die grossen Entfernungen, die z. Zt. nothwendige Grundbedingung für so schnell fahrende Züge, und — vielleicht auch der Muth, um Gefahren dieser Art, die durch Menschenwerk heraufbeschworen werden, so lange kaltblütig zu vertreten, bis vielleicht eine furchtbare Katastrophe Wandel geschaffen haben wird, oder anderenfalls das Eisenbahnwesen so umgestaltet worden ist, dass auch 100 Kilometerzüge sicher laufen. Vorläufig scheint uns dieser Zeitpunkt noch fern zu sein.

Rs.

Aus England.

Die östlichen Londoner Bahnen

haben im vergangenen Halbjahr in betreff der von ihnen geleisteten Zugkilometer wegen der grossen Zahl fremder Züge, die über ihre Linien laufen, ungünstig abgeschnitten. Die Einnahme auf das Bahnkilometer ist aber grösser geworden gegenüber dem Halbjahr zuvor. Die in die Vorstädte geführten Erweiterungen der Metropolitanbahn haben den Durchschnitt der kilometrischen Einnahme heruntergedrückt, während die Distriktbahn darin der Nordlondonbahn nahezu gleichkommt, obwohl der auf das Bahnkilometer entfallende Betrag der Zugkilometer wesentlich geringer ist. Die Metropolitanbahn hatte eine Mehreinnahme von rund 4 000 ℳ, die Nordlondonbahn von 5 000 ℳ und die Distriktbahn von 12 500 ℳ mehr auf das Zugkilometer als im Halbjahr zuvor. In bezug auf die Ausgabe steht ebenfalls die Distriktbahn am günstigsten von den 3 Gesellschaften da; der Prozentsatz der Ausgabe ist bei ihr von 51 auf 48,8 % von der Einnahme gefallen. Bei der Metropolitanbahn ist er hingegen von 44,4 auf 44,9 %, bei der Nordlondonbahn von 49,7 auf 52,3 % gestiegen. Die Kosten für Oberbau und bauliche Anlagen sind am grössten auf der Nordlondonbahn — 3 000 ℳ auf das Kilometer doppelgeleisiger Bahn. Dies übersteigt den Satz jeder anderen Bahn des Landes, wobei allerdings auch im Auge behalten werden muss, dass keine andere Bahn einen so dichten Verkehr hat. Die Distriktbahn hat für Unterhaltung 800 ℳ mehr, die Metropolitanbahn 100 ℳ weniger ausgegeben als im Halbjahr zuvor. Die Lokomotivkosten haben sich etwas unregelmässig verändert. Die Distriktbahn hat die Fahr- und Reparaturkosten gegen das zuvorige Halbjahr vermindert, während die anderen beiden Bahnen sie vergrössert haben, wenn auch nicht wesentlich.

Arbeiterzüge in London.

Die „Railway News" berichteten vor einiger Zeit genauer über die Art und Weise und den Umfang, in dem die Londoner Bahngesellschaften dem Arbeiterverkehr durch Einrichtung besonderer Züge Rechnung getragen haben. Obwohl das Gesetz nur auf bestimmten Linien derartige Züge fordert, sind die Bahnen dem Bedürfniss doch in ziemlich weitgehender Weise nachgekommen. Der Ausschuss des Londoner Grafschaftsrathes für öffentliche Gesundheit und Wohnungsverhältnisse (Public Health and Housing Committee) hat soeben einen Bericht veröffentlicht, der die Ergebnisse einer Untersuchung über die Arbeiterzüge südlich der Themse zusammenfasst. Der Bericht ist im Auftrag des Grafschaftsrathes (County Council) ausgearbeitet worden. Die „Railway News" sind der Ansicht, dass der Bericht vollauf befriedige, obwohl die Berichterstatter nicht durchweg ihre Befriedigung zu erkennen gegeben hätten. Nur darin seien sie sich einig, dass die London, Brighton und Südküstebahn in dieser Beziehung alles erforderliche leiste. Auf dieser Bahn werden von Londonbridge Arbeiterkarten nach 37 Stationen ausgegeben, von denen nur 5 ausserhalb des hauptstädtischen Gebietes liegen. Die entfernteste, Südcroydon, liegt 18 km von Londonbridge. 46 fernere Stationen sind durch lokale Arbeiterzüge verbunden. Der Bericht sagt, dass „keine andere Linie südlich der Themse in so weitgehender Weise auf die Bedürfnisse der arbeitenden Klasse Bedacht nimmt, und das einzige, was wünschenswerth erscheine, sei, dass eine grössere Zahl von Stationen ausserhalb des hauptstädtischen Gebietes in der Weise bedient sein sollte." Es gibt nicht weniger als 14 Arbeiterfrühzüge, welche aufwärts nach Londonbridge fahren; 7 fahren abwärts, dazu kommen noch 7 Frühlokalzüge zwischen Vorstadtstationen. Dies macht im ganzen täglich 36 Arbeiterfrühzüge. Auch für die Rückfahrt ist in sehr ausgiebiger Weise gesorgt, und der Bericht sagt, dass „die grosse Zahl der für Arbeiterzwecke bereitgestellten Züge nicht weniger Lob verdiene, als die Fernhaltung all der kleinen ärgerlichen und willkürlichen Fahrbeschränkungen." Mit einer einzigen Ausnahme berechtigen die Arbeiterkarten (Tagesrückfahrkarten III. Klasse) zur Rückfahrt mit allen Zügen, welche die III. Klasse führen. Eine zur Arbeit fahrende Person könnte bereits mit dem nächsten Zuge nach ihrer Ankunft wieder nach Hause fahren. Bei anderen Gesellschaften ist diese Einrichtung — deren Zweckmässigkeit vom Ausschuss sehr hervorgehoben wird — nicht getroffen. Wenn für die Rückfahrt nach London (aufwärts) eine ebenso grosse Zahl von Zügen in Ansatz gebracht wird, wie für die Rückfahrt von London (abwärts), so ergibt sich nach Angabe des Ausschusses, dass im ganzen rund 400 Züge der Brightonbahn für den Arbeiterverkehr offen stehen. Dann wird gesagt, dass „der Zugdienst vortrefflich sei, sowohl im Hinblick auf die grosse Anzahl der Züge, als auch in betreff ihrer günstigen Fahrzeiten und Abstände und des Zeitraumes, in dem sie verkehren; — dann vornehmlich auch in betreff der Fernhaltung fast jeder Art von Beschränkungen, mit denen andere Bahnen die Arbeiter belästigen. Die wohlwollende und einsichtige Politik der Gesellschaft in

der Fürsorge für die arbeitenden Klassen steht in scharfem Gegensatz zu einigen anderen Bahnen, und könnte den meisten als Vorbild dienen.“ Was die Fahrpreise betrifft, so sind sie auf 4 Strecken beträchtlich niedriger als für 1,1 ₰ das Kilometer, auf der Strecke von und nach Streatham Common wird sogar nur 0,7 ₰ erhoben. Doch wird darauf hingewiesen, dass die Preise im allgemeinen höher sind als die der Ostbahn. Der Bericht rügt noch die Mängel der Arbeiterwochenkarten bei der Brightonbahn.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Haftpflicht der Eisenbahn.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn Vieh, welches sich auf den Eisenbahngeleisen befindet, bei Tage oder in einer mondhellen Nacht — so dass also das Zugpersonal die Thiere hätte bemerken, und bei rechtzeitiger Anwendung der Bremsvorrichtungen den Zug zum Stehen bringen können — von einem Eisenbahnzuge überfahren wird, so ist die Bahnverwaltung ersatzpflichtig; insbesondere liegt ein die Ersatzpflicht ausschliessendes Verschulden des Eigenthümers dann nicht vor, wenn der Weideplatz der Thiere eingegattert und mit genügender Verschlusseinrichtung versehen war, welche nur durch ein dem Eigenthümer nicht zuzurechnendes Versehen eines Dienstknechtes zu der fraglichen Zeit nicht ordnungsgemäss angebracht worden war.“ (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Juli 1891.)

v. O. **Schadensersatz aus verzögerter Auflassung von Parzellen seitens des Verkäufers.** Eisenbahnfiskus war aus einem Vertrage verpflichtet, dem Beklagten gewisse Parzellen, welche demselben verkauft waren, aufzulassen. Es war angenommen, dass Fiskus sich mit dieser Auflassung im Verzuge befand; ferner war angenommen, Beklagter habe die Parzellen zum Weiterverkauf als Baustellen gekauft; er hätte dieselben, wenn ihm die Parzellen zu der Zeit, als Fiskus durch die Aufforderung zur Auflassung in Verzug gesetzt wurde, aufgelassen worden wären, für 15 ℳ für die Ruthe verwerthet. Demnach wurden dem Beklagten 5 % Zinsen eines nach jenem Maassstabe berechneten Preises seit der Zeit des Auflassungsverzuges als Schadensersatz zugesprochen. Die Revision des Klägers wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Allerdings hat zwischen dem Vertreter des Eisenbahnfiskus und dem Beklagten am 13. Juni 1879 eine Verhandlung stattgefunden, in welcher dieser die inzwischen stattgehabte Schlussvermessung der Parzellen für richtig erachtet und anerkannt hat, dass er den danach zu berechnenden Preis an den Eisenbahnfiskus zu zahlen habe. Allein in der Erklärung des Beklagten, dass er das Zug um Zug zu zahlende Kaufgeld an den Fiskus zu zahlen verpflichtet sei, liegt nicht eine Bereiterklärung zum weiteren Warten mit der Auflassung, so dass der bereits früher eingetretene Verzug des Klägers damit nicht aufhörte. Ebensowenig kann aber in jener Erklärung ein Verzicht auf die aus dem Verzuge bereits erwachsenen Ansprüche gefunden werden. Auch kann sich Kläger nicht darüber beschweren, dass die von dem Beklagten aus den Parzellen thatsächlich gezogenen Nutzungen bei der Berechnung des Schadensersatzanspruchs unberücksichtigt geblieben sind. Denn der Kläger hat nähere Angaben über den Werth solcher Nutzungen nicht gemacht und für den Beklagten bestand nach dieser Richtung keine Darlehnspflicht.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Februar 1892. R. 241/91; Sächs. Archiv Bd. II S. 97 f.)

Berichtigung.

In dem Beiblatt zu Nr. 25 S. 3 Anmerk. in der Formel 1 fehlt zwischen x^2 und x das Minuszeichen (—). Die Formel hat zu lauten:

$$x^2 - x\,(27\,194 + P + 0.529\,T) + 27\,194\,P = 0$$

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einführung des Normalbetriebes.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird am 1. Mai d. J. auf der von der Bahnlinie Chemnitz-Zwickau abzweigenden Strecke St. Egidien-Höhlteich der Normalbetrieb eingeführt werden.

Berlin, den 6. April 1892. (659)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 18. v. Mts. veröffentlichen wir, dass die neuen Tarifhefte für die bezeichneten Güterverkehre nicht am 1. Mai d. J., sondern erst am 1. Juni d. J. in Kraft treten und binnen kurzem ausgegeben werden. Bis zur Ausgabe ertheilt unser Verkehrsbüreau hier auf Anfragen Auskunft.

Dresden, den 5. April 1892. (660)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh Badische Staatseisenbahnen. In das Waarenverzeichniss des auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen „gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht“ wird mit sofortiger Wirkung der Artikel „Caviar (gesalzener Störrogen)“ aufgenommen.

Karlsruhe, den 3. April 1892. (661)
Generaldirektion der Grossh. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern in Bier - Spezialwagen zwischen Würzburg Badische Bahn einerseits sowie Chur, Landquart, Ragaz und St. Gallen andererseits sind mit Wirkung vom 1. d. Mts. ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilt die Grossh. Badische Güterverwaltung Würzburg.

Karlsruhe, den 2. April 1892. (662)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badisch. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Bahnen. Mit der voraussichtlich im Monat April l. J. erfolgenden Anschliessung der Isarthalbahn (Lokalbahn-Aktiengesellschaft München) an die K. Bayerische Staatsbahn in München Südbhf. wird im Verkehre zwischen den Isarthal-Bahnstationen Baierbrunn, Thalkirchen und Wolfratshausen einerseits und den in die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen einbezogenen ausserbayerischen Stationen direkte Abfertigung wie dies z. Z. für die Lokalbahn-Stationen Füssen und Zirndorf geschieht, eingeführt.

Die Bildung der Frachtsätze erfolgt durch Zuschlag gewisser, bei den betheiligten Stationen zu erfragender Anstossbeträge an die Frachtsätze für München Südbhf. und sind bei der Abfertigung die genannten Stationen — ebenso wie Füssen und Zirndorf — als Stationen der Bayerischen Staatsbahn zu behandeln.

Der Zeitpunkt des erwähnten Anschlusses wird besonders bekannt gegeben.

An Stelle der bisherigen Anstossbeträge des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter für Füssen-Oberdorf b/Biessenh. und Zirndorf-Fürth treten mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. die nachfolgenden Anstossbeträge des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter in allen direkten Gütertarifen der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen.

	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter Anstossbeträge für 100 kg in Mark
Füssen-Oberdorf b/Biessenh. . . .	0,58
Zirndorf-Fürth . . .	0,16

München, den 31. März 1892. (663)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Tarifnachtrag 4 enthält, ausser einigen Aenderungen in den Ausnahmetarifen, direkte Sätze für den Verkehr mit den diesseitigen Stationen Ernsthausen bei Weilburg, Essershausen, Freienfels und Weilmünster und für den Verkehr der Reichsbahnstationen Alberschweiler, Dreibrunnen-Vallerythal, Dörrenbach, Grenzingen-Oberdorf, Hessen, Hirsingen, Hirzbach, Lörchingen, Pfirt, Ropperzweiler, Thannweiler, Unter-Barville, Waldighofen, Wasperweiler-St. Quirin, Weiler (Unter-Elsass), Werenzhausen, Wörth a. d. Sauer, sowie anderweite, erhöhte Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Kerkerbachbahn.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M, den 31. März 1892. (664)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Moskau-Königsberger Verkehr. Mit Gültigkeit vom 21. März/2. April cr. wird der Artikel „alte Stricke (altes Tauwerk)" in die von Stationen der Moskau-Brestbahn über Brest-Grajewo nach Königsberg, Pillau und Memel bestehenden Lumpentarife einbezogen. Die Nomenklatur des Ausnahmetarifs 14 für den Verkehr von Wiasma (S. 11 und 13) und der Spezialtarif 3 unter III des Tarifs (S. 15) sind entsprechend zu vervollständigen. (H & V 665)

Direktion
der Ostpreuss. Südbahn-Gesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. werden für die Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Schöneck einerseits, Annathal-Rothau und Bleistadt andererseits direkte Frachtsätze von 0,22 ℳ und 0.24 ℳ für 100 kg eingeführt.

Dresden, den 4. April 1892. (666)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die direkten Gütertarife zwischen der Badischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Der in den direkten Gütertarifen der Badischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen z. Z. bestehende Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ist auf Ende März l. J. als Ausnahmetarif in Wegfall gekommen, nachdem derselbe als „Spezialtarif für bestimmte Stückgüter" durch den ab 1. April l. J. gültigen Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in das allgemeine Tarifschema aufgenommen worden ist.

Eine Aenderung der Frachtsätze tritt hierdurch nicht ein.

Karlsruhe, den 5. April 1892. (667)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Der mit Gültigkeit vom 15. April d. J. zur Ausgabe kommende Tarifnachtrag 5 enthält ausser verschiedenen Aenderungen von Ausnahmetarifen direkte Sätze für die Stationen Ernsthausen bei Weilburg, Essershausen, Freienfels und Weilmünster des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie anderweite, erhöhte Tarifsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn, letztere gültig vom 1. Mai d. J. ab. (668)

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 31. März 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag II zu Theil I vom 1. Januar 1890 zur Einführung. Gratis.

Derselbe bringt verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für die Französischen Strecken in den Artikeln 12, 19 und 21 der allgemeinen Tarifvorschriften. Weitere Anskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis Ende Mai d. J. in Kraft.

Strassburg, den 31. März 1892. (669)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gütertarif von Deutschen Stationen nach Thorn trans. Im Gütertarif für den direkten Verkehr von Deutschen Stationen nach Thorn trans., gültig vom 15. März 1888, wird die unter Nr. 8 der Einführungsbestimmungen festgesetzte 14tägige Frist, binnen welcher die Weiterbeförderung nach Russland über Alexandrowo spätestens nachzuweisen ist, vom 1. Mai 1892 ab auf vier Wochen ausgedehnt. Die verlängerte Frist findet indessen nur auf solche Sendungen Anwendung, welche nach Veröffentlichung dieser Tarifänderung nach Thorn abgefertigt werden.

Bromberg, den 3. April 1892. (670)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. April d. J. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Mineralöl-Rückständen von Sulz u/W. der Reichseisenbahnen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach Breslau, Leipzig und Plagwitz-Lindenau in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. April 1892. (671)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Be- und Entladefristen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Be- und Entladefristen, welche bisher 6 bezw. 9 Tagesstunden betrugen, auf 12 Tagesstunden erhöht, sofern nicht eine andere Frist entweder im Avisbriefe angegeben oder sonst öffentlich bekannt gemacht ist.

Soldin, 3. April 1892. (672)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 122 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate ist zu vergeben. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 16. April hier einzureichen.

Giessen, den 4. April 1892. (673)

Gr. Direktion.

Ausschreibung von hölzernen Schwellen. Oeffentliche Ausschreibung von 392 000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen und 15 620 Stück eichenen Weichenschwellen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 22. April d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken postpflichtig entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 7. April 1892. (674)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Lokomotiv-Drehscheiben. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen 2 Stück Lokomotiv-Drehscheiben von 14,200 m Grubendurchmesser für die Stationen Breslau und Posen in 2 Loosen beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem unterzeichneten Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ in baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Lokomotiv-Drehscheiben" zu dem auf Sonnabend, den 30. April 1892, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an das unterzeichnete Büreau, Brüderstrasse 36, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 2. April 1892. (675)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die vom 1. Juni 1892 bis Ende Juni 1893 erforderlichen

4 600 t inländische Stückbraunkohlen zur Dampfkesselheizung,
1 200 „ Böhmische Stückbraunkohlen oder inländische Braunkohlen-Briquetts zur Ofenheizung

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau

am 20. April 1892,
Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Mai 1892.

Magdeburg, den 31. März 1892. (676)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau (Hauptwerkstatt O/S. und Hauptwerkstatt Oderthor), Oppeln, Ratibor, Posen, Kattowitz und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Mittwoch, den 4. Mai d. M., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsverzeichniss liegen daselbst im Zimmer 33 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰, auch in Briefmarken à 10 ₰, postpflichtig bezogen werden. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien" versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 4. April 1892. (677)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

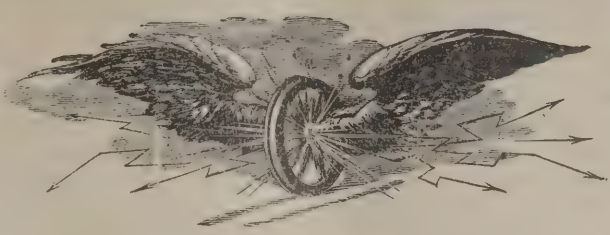
Die Stelle des Maschinenmeisters

bei der Oberschlesischen Schmalspurbahn ist zum 1. Juli a. c. zu besetzen. Qualifizirte Bewerber mit praktischer Erfahrung im Bahn- und Werkstättenbetrieb wollen unter Beibringung ihrer Zeugnisse und Referenzen sich melden bei dem Transportcomtoir von **Rud. Pringsheim in Beuthen** i/Oberschlesien.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 30. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. April 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen.
Zum Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte.
Vereinsmittheilungen:
- Neue Vereinsbahnstrecken.
- Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
- Vereins-Kilometerzeiger.
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Das Herrenhaus.
- Verhütung v. Eisenbahnunfällen.
- Betriebseröffnungen.
- Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
- Bockwaer Eisenbahn.
- Eutin-Lübecker Eisenbahn.
- Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
- Kiel-Eckernf.-Flensburger E.-G.
- Ostpreussische Südbahn.
- Saalbahn.
- Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
- Deutsche Strassenbahn - Gesellschaft in Dresden.
- The Tramways Company of Germany, Limited.
- Norddeutscher Lloyd.

Aus Frankreich:
- Betriebsergebnisse der Lokalbahnen im 1 Halbjahr 1891.
- Betriebseröffnungen.
- Südfrankreich-Eisenbahn.
- Eisenbahn Arles-Saint Louis du Rhône.
- Rückkauf von Lokalbahnen durch das Departement.

Aus Südamerika: Argentinien.
Urtheile des Reichsgerichts: Erkenntniss vom 19/2. 1891.
Bücherschau:
- A. Haarmann, Holz und Eisen im Eisenbahngeleise.

Todtenschau:
- Geheimer Oberbaurath Ernst Buresch †.

Personalnachrichten:
- Preussische Staatseisenbahnen.
- Reichs - Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Güterverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Rettungswesen auf den Eisenbahnen.

Der Herr Verfasser der Artikel in Nr. 9 und 10 d. Ztg. hat in anerkennenswerther Weise diejenigen Maassnahmen vorgeführt, die von den Eisenbahnverwaltungen getroffen sind, um den bei einem Unfalle etwa verletzten Reisenden bis zum Eintreffen eines Arztes die nöthige Hilfe zu theil werden zu lassen.

Der Gedanke, der die Verwaltungen zu diesen Einrichtungen geleitet hat, ist jedenfalls ein schätzenswerther; ob aber dem Herrn Verfasser des erwähnten Aufsatzes darin beizustimmen ist, dass namentlich durch diese Maassnahmen bei dem reisenden Publikum das verloren gegangene Gefühl der Sicherheit wieder hervorgerufen ist, lasse ich füglich unerörtert.

So dankenswerth, wie gesagt, die Fürsorge der Eisenbahnverwaltung ist, so wird doch jeder, der die erwähnte Abhandlung des Herrn Verfassers aufmerksam gelesen hat und wer die Verhältnisse einigermaassen kennt, die Bedenken nicht unterdrücken können, ob die getroffenen Anordnungen auch in der Wirklichkeit in der Art, wie sie beabsichtigt, durchzuführen sind und durchgeführt werden. Das ist zweifellos das Wesentlichste bei der Sache und deshalb erscheint es nicht unangebracht, darauf näher einzugehen und eventuell diejenigen Punkte einer Besprechung zu unterziehen, durch die der vorliegende Gegenstand zu seiner wahren Bedeutung gelangen könnte. Es macht namentlich dem Publikum gegenüber immer einen ungünstigen Eindruck, wenn Einrichtungen, auf die ein besonderer Werth gelegt wird, im entscheidenden Falle nicht gehörig funktioniren.

Zu allererst sei es mir gestattet, Zweifel darüber laut werden zu lassen, ob die in Betracht kommenden Beamtenklassen auch hinreichend befähigt sind, bis zur Ankunft des Arztes den Verunglückten die erforderliche Hilfe angedeihen zu lassen. Nach dem jetzigen Stande der Dinge wird die Anleitung durch eine Dienstanweisung gegeben in der verschiedene Arten von Verletzungen usw. beschrieben sind und deren Behandlung dann erläutert wird.

Die Ausübung der samariterlichen Pflicht erfordert eine grosse Umsicht und ist mit grosser Verantwortung verknüpft; durch sachgemässe Behandlung bis zum Eintreffen des Arztes kann unter Umständen das bedrohte Leben des Verletzten ge-

rettet werden. Wer jedoch selten oder nie in seinem Leben Gelegenheit gehabt hat, mit Verunglückten umzugehen, ist, wenn die Nothwendigkeit an ihn herantritt, helfend einzugreifen, unsicher und ängstlich und bei Eisenbahnunfällen tritt die allgemeine Bestürzung, die Reisende und Bedienstete in der Regel gleichmässig ergreift, noch erschwerend hinzu. Verletzungen sind überdies so verschiedenartiger Natur, dass sich bestimmte Normen vorher nicht immer aufstellen lassen. Sachkenntniss, Sicherheit und Ruhe kann man also nicht theoretisch, sondern nur durch praktische, fortdauernde Uebungen unter Anleitung eines ärztlichen Fachmannes erlernen. Solche Samariterkurse werden aber leider bisher gar nicht oder in sehr seltenen Fällen abgehalten, es scheint, als wenn dies die hierzu berufenen Bahnärzte als eine unnöthige Mehrbelastung ihrerseits betrachteten und daher kommt es, dass den Bediensteten die unumgänglich nothwendige Uebung ganz und gar abgeht. Dieser Uebelstand tritt schon bei der Verletzung einer einzelnen Person im gewöhnlichen Bahnbetriebe grell zu Tage.

Abgesehen aber auch davon, müssen wir ferner in Betracht ziehen, dass den in Frage kommenden Beamtenklassen bei Eisenbahnunfällen auch noch andere, wichtige Aufgaben obliegen, die sich darauf beziehen, den gestörten Betrieb wieder herzustellen bezw. das hierzu Erforderliche zu veranlassen und dass es deshalb zweifelhaft ist, ob sie neben diesen ihren Obliegenheiten dem Samariterdienst in wünschenswerther Weise werden nachkommen können.

Gerade bei Unfällen häufen sich bekanntlich die Arbeiten auf den Stationen, als Dispositionen, Depeschen, Anfragen des Publikums usw. in ausserordentlicher Weise und nehmen die ganze Thätigkeit und Aufmerksamkeit der Beamten voll in Anspruch. Noch ungünstiger liegt das Verhältniss bei Unglücksfällen auf freier Strecke (namentlich des Nachts), selbst angenommen, dass in solchen Fällen überhaupt das Personal unversehrt davon kommen sollte.

Wir sehen, dass die Einrichtung, so wie sie jetzt besteht, nicht zu genügen imstande ist, dass vielmehr, soll ihr Zweck erfüllt werden, auf eine wesentliche Ausbesserung Bedacht genommen werden muss. Bei einem so grossen Verkehrsinstitut, wie die Eisenbahn, muss das Sanitätswesen auf einem ganz anderen, entwickelteren Standpunkt stehen. Dies wäre nur dadurch zu erreichen, wenn die Bahnärzte mehr wie jetzt in den Dienst der Eisenbahn gezogen würden.

Die Bezeichnung „B a h n arzt“ entspricht eigentlich nicht den thatsächlichen Verhältnissen, vielmehr wäre der Titel „B e a m t e n arzt“ ein viel richtiger. Die Bahnärzte befassen sich heute fast ausschliesslich nur mit der Behandlung der Eisenbahnbeamten und ihrer Angehörigen, eine Thätigkeit beim Eisenbahndienste selbst, soweit sanitäre Fragen in Betracht kommen, entwickeln sie nicht. Ja selbst bei Eisenbahnunfällen, wo doch ihre Wirksamkeit am ehesten angebracht wäre, sind sie meist sehr schwer zu erreichen, schon deswegen, weil ihr Bezirk ein viel zu ausgedehnter ist. Beispielsweise hat der Bahnarzt eines so grossen Bahnhofes wie Kohlfurt seinen Wohnsitz in Görlitz, von wo er mit Rücksicht auf die vorhandene Zugverbindung in 3—4 Stunden zu erreichen sein wird. Statt den Bahnarzt also, wie es richtig wäre, in der denkbar kürzesten Frist zur Hand zu haben, muss sich die Verwaltung bei Unfällen auf zufällig anwesende Privatärzte verlassen oder es muss bis zum Eintreffen des Bahnarztes auf ärztliche Hilfe überhaupt verzichtet werden. Hier müsste also zunächst eine gerechtere Eintheilung der Bezirke ins Auge gefasst und jedenfalls müssten die Bahnärzte kontraktlich verpflichtet werden, an ihrem Heimathsorte in der Nähe des Bahnhofes Wohnung zu nehmen. Grössere Kreuzungsstationen, wo Erkrankungen, Selbstmorde usw. von Reisenden erfahrungsgemäss öfterer vorzukommen pflegen, müssten vorzugsweise berücksichtigt werden.

Auch von Eisenbahnunfällen abgesehen, bietet sich für einen Bahnarzt noch ein ausgiebiges Arbeitsfeld: er hätte der Eisenbahnhygiene mit Rücksicht auf den neuesten Stand der Wissenschaft sein Augenmerk zuzuwenden; er hätte Vorschläge zu machen, wie durch praktische Einrichtungen usw. der Gesundheitszustand des Betriebspersonals auf der normalen Höhe erhalten werden könnte; er müsste endlich an der Statistik theilnehmen usf.

Meine Ausführungen gipfeln also in folgenden Punkten zusammen:

Die Eisenbahnbediensteten sind nach wie vor im Samariterdienste auszubilden, auf ihre Ausbildung ist ein ganz besonderes Gewicht zu legen. Es muss darauf hingewirkt werden, dass in jedem einzelnen Falle in der denkbar kürzesten Frist ärztliche Hilfe zur Stelle ist. Das Institut der Bahnärzte ist zu reorganisiren, dem Bahnarzt ist besonders die Beaufsichtigung und Weiterentwickelung des Rettungswesens zu übertragen und er ist für etwaige Unregelmässigkeiten verantwortlich.

Es bliebe zu erwägen, ob und in welcher Weise eine Aufsicht über die gewissenhafte Ausführung der vorstehenden Punkte herzustellen wäre und ob dieselbe eine ärztlich-fachmännische sein soll oder nicht.

Nur auf diese Weise könnte das Sanitätswesen der Eisenbahn auf diejenige Höhe gelangen, wohin es thatsächlich gehört. H.

Zum Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Vom reisenden Publikum wird eine günstigere Gestaltung der Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte gewünscht und zwar in der Weise, dass dieselbe mit dem Umfange der Tour von 45 bis zu 90 oder 100 Tagen steigt. Als Grund hierfür wird angeführt, dass die jetzige Gültigkeitsdauer von 60 Tagen für 2000 km und mehr in einem Missverhältniss zu derjenigen von 45 Tagen für 600—2000 km stehe; beispielsweise erscheine die 60tägige Dauer für Fahrscheinhefte, die nach Italienischen Grenzstationen genommen werden, zu gering, weil die Italienischen Rundreisehefte allein schon 60 Tage gelten und die Ausnutzung der Hefte demnach nicht möglich sei. Auch bei Reisen nach Skandinavien und der Schweiz wird der wirkliche Aufenthalt nicht nur am Bestimmungsorte, sondern auch unterwegs an Orten, welche in einer durch Naturschönheiten hervorragenden Gegend liegen, durch die Länge des bis dorthin zurückgelegten und auch für die Rückreise in Rechnung zu ziehenden Weges nicht unwesentlich abgekürzt. Ein seitens der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1884 gestellter Antrag auf stufenweise Erhöhung der Gültigkeitsdauer nach Maassgabe der zunehmenden Entfernung wurde zwar in der Generalversammlung des Vereins zu Budapest am 24. August 1885 abgelehnt. Nachdem jedoch inzwischen durch den Beitritt der Dänischen, Schwedischen, Norwegischen und Schweizerischen Eisenbahnen zu der Einrichtung des Vereins-Reiseverkehrs das damalige Netz eine bedeutende Erweiterung erfahren hat, ist die Frage von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin erneut angeregt worden und ist der betreffende Antrag seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins dem Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der im August d. J. stattfindenden Vereinsversammlung überwiesen worden.

Wie sich hieraus ergibt, ist die in verschiedenen Berliner Blättern befindliche Mittheilung, dass die erwähnte günstigere Gestaltung der Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte bereits in Kraft getreten sei, worüber mehrfache Anfragen an uns gelangt sind, nicht zutreffend.

Eine Aenderung in den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften wird mit dem 1. Mai dieses Jahres nur in Beziehung auf Regelung der die Auslands-Verbindungsstrecken betreffenden Normen stattfinden.

Das Verlassen und Wiederbetreten des in den Vereins-Reiseverkehr einbezogenen Gebiets wird nämlich auch dann zugelassen, wenn die kürzeste Eisenbahnentfernung zwischen dem Austritts- und dem Wiedereintrittspunkt m e h r a l s 420 km beträgt; an dieses Zugeständniss wird aber die Bedingung geknüpft, dass die Gesammtentfernung der mit be-

zahlten Fahrscheinen zurückzulegenden Bahnstrecken mindestens doppelt so lang sein muss, als die in Betracht kommende Auslandsstrecke. Die Auslandsstrecken werden wie bisher in einer Uebersicht aufgeführt. — Weiter ist bestimmt worden, dass von Auslands- und Verbindungsstrecken in beliebiger Zahl Gebrauch gemacht werden kann; jedoch darf wie bisher die Kilometerzahl dieser Strecken nicht grösser sein, als die Hälfte der auf bezahlte Fahrscheinstrecken entfallenden Gesammtkilometer.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 7,74 km lange Strecke Poppschütz-Waltersdorf der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 16. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 27 (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Juli 1890 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn), Nr. 13 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn), Nr. 69 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und Nr. 72 (K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn) neu herausgegeben und der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen) und der XV. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ vertheilt worden.

Durch die neu herausgegebenen Vereins-Kilometerzeiger werden aufgehoben:

1. der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 9,
2. der im November 1885 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 13,
3. der im September 1888 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 69 nebst Nachtrag I und
4. der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 72.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1156 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1189 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verbot der Einfuhr von gebrauchten Viehsträngen nach Dänemark (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1203 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1205 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Herrenhaus

erledigte in der Sitzung vom 1. d. Mts. den Bericht über die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths im Jahre 1891. Graf Mirbach sprach dem Minister seinen Dank dafür aus, dass er den Bestrebungen um Herabsetzung der Personentarife entgegengetreten wäre, und trat für die Aufrechterhaltung der Staffeltarife ein. Nur der Bau eines leistungsfähigen Kanals von Bromberg bis in das Herz von Ostpreussen könnte das Eisenbahntarifsystem durchbrechen und dem Osten helfen. Freiherr von Stumm führte dagegen aus, dass auch der auf 3½ ℳ herabgesetzte Getreidezoll immer noch höher sei als jeder industrielle Zoll. Ministerialdirektor Fleck erklärte, dass die Frage der Staffeltarife eingehend geprüft und hoffentlich eine befriedigende Lösung finden werde.

In der Sitzung vom 5. d. Mts. wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Bahnen unterster Ordnung (vergl. Nr. 23 S. 241 d. Ztg.) nach längerer Debatte in den einzelnen Paragraphen und im ganzen genehmigt und die Resolutionen der verstärkten Eisenbahnkommission sowohl wie die des Fürsten Hatzfeld abgelehnt.

Verhütung von Eisenbahnunfällen.

Einzelne in neuerer Zeit vorgekommene Eisenbahnunfälle, bei deren gerichtlicher Untersuchung eine Ueberbürdung der schuldigen Beamten zu Tage getreten ist, haben dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung gegeben, den Königlichen Eisenbahndirektionen in einer Verfügung vom 30. März die strenge Befolgung seines Erlasses vom 24. August 1891 (vergl. Nr. 76 S. 736 Jahrg. 1891 d. Ztg.) in Erinnerung zu bringen, wonach Arbeiter, welche seitens einer Dienststelle einer anderen zur Aushilfe überwiesen werden, der letzteren einen von der überweisenden Dienststelle ausgefertigten, in das Arbeitsbuch einzutragenden Nachweis über die Dauer der zuletzt geleisteten Arbeit beizubringen haben, damit der übernehmende Beamte sich von der Zulässigkeit der in Aussicht genommenen Dienstdauer überzeugen kann. Zugleich hat der Herr Minister bestimmt, dass alle Stationsvorsteher, Bahnmeister und Zugführer anzuweisen sind, sorgfältig darüber zu wachen, ob sich die ununterbrochene dienstliche Beschäftigung des ihnen unterstellten Personals durchweg innerhalb der ihnen näher zu bezeichnenden Grenzen der zulässigen Dienstdauer hält, und, falls dies nicht der Fall sein sollte, je nach der Zuständigkeit entweder selbst für Abhilfe zu sorgen oder bei der vorgesetzten Behörde die nöthigen Schritte zu thun, um einer Ueberanstrengung des Personals vorzubeugen. Ganz besonders soll hierauf bei Verkehrsstockungen aller Art Bedacht genommen werden, weil diese in der Regel eine erhöhte Aufmerksamkeit und Anspannung der betheiligten Beamten erfordern.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die 15,9 km lange vollspurige Neubaustrecke Dillenburg-Strassebersbach mit der Station Dillenburg, den Haltestellen Frohnhausen (Dill) und Wissenbach, sowie den Haltepunkten Eibelshausen und Strassebersbach für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Auf sämmtlichen Stationen und Haltestellen findet Personen- und voller Güter- und Gepäckverkehr statt. Einrichtungen zur Verladung von Fahrzeugen befinden sich jedoch nur in Dillenburg und in Strassebersbach. Dem Privatdepeschen-Verkehr werden die Stationen Dillenburg, Eibelshausen und Strassebersbach geöffnet.

Die Bahnlinie wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Köln-Deutz unterstellt werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen wird am 1. Mai d. J. auf der von der Bahnlinie Chemnitz-Zwickau abzweigenden Strecke St. Egidien-Höhlteich der Vollbetrieb eingeführt werden.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Am 10. d. Mts. ist die Anschlussstrecke München (Isarthalbahn)-Thalkirchen für den Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. Die Abfertigung von Gütern nach München (Stadt) und umgekehrt kann jedoch erst Mitte April erfolgen. (Siehe die Bekanntmachung auf S. 323 d. Ztg.)

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Vom 1. Mai d. J. ab werden die Stationen Cordel von 8.05 Nachm. M. E. Z. und Auw, sowie Philippsheim von 7.50 Nachm. ab bis zum Dienstschluss als Haltepunkte eingerichtet und dementsprechend von den genannten Zeiten ab nur für den Personen- sowie Gepäckverkehr geöffnet, für den Güter-Abfertigungsdienst und Privatdepeschen-Verkehr dagegen geschlossen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 2. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Stuttgart-Aalen belegene Haltepunkt Beutelsbach für den Personenverkehr eröffnet worden.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte hat der Verkehr, welcher im Jahre 1890 unter den geschäftlichen Stockungen der verschiedenen gewerblichen Branchen zu leiden hatte, im Jahre 1891 sich nicht gehoben; der Kohlenversand und damit die Frachteinnahmen sind vielmehr gegen das Jahr 1890 zurückgegangen.

Die Betriebseinnahmen betrugen 80 887 ℳ, die Ausgaben 42 675 ℳ. Unter Hinzurechnung der Zinsen mit 9 776 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 47 274 ℳ, über dessen Verwendung die auf den 13. d. Mts. einberufene Generalversammlung zu beschliessen haben wird.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Das Betriebsergebniss für das Jahr 1891 gestattet, an die Aktionäre eine Dividende von 1,5 % — gegen 1,75 % im Jahre 1890 — zu vertheilen; voraussichtlich wird in diesem Sinne auch die Generalversammlung beschliessen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Nach der Jahresrechnung betragen die Betriebseinnahmen im Jahre 1891 einschl. des Uebertrages aus dem Vorjahre 21 423 322 ℳ, d. i. mehr als im Vorjahre 1 134 096 ℳ, die Betriebs-

ausgaben einschl. der aus den Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben 11 520 815 ℳ oder mehr 564 262 ℳ. Die Fonds tragen von den Ausgaben 1 008 459 ℳ; der Garantiezuschuss des Staates vermindert sich auf 125 520 ℳ, Zinsen und Tilgung der Anlehen erfordern 4 108 473 ℳ. Es stehen somit zur Verfügung der Generalversammlung 6 928 013 ℳ oder 198 598 ℳ mehr als im Vorjahre. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, wie im Vorjahre eine Dividende von 4⅔ % zur Vertheilung zu bringen, den Erneuerungsfonds mit 950 000 ℳ und die Ruhegehaltskasse mit 250 000 ℳ auszustatten und den Rest von 307 615 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

Auf den 27. d. Mts. wird eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, auf deren Tagesordnung die Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 500 000 ℳ steht.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden befördert im Lokalverkehr 313 509 t (gegen 298 251 t im Vorjahre), in den inländischen Verbandverkehren 91 951 (89 238) t, in den Russischen Verbandverkehren 340 626 (264 795) t, zusammen 746 086 (652 284) t. An Frachten wurden vereinnahmt: im Lokalverkehr 1 373 184 (1 337 517) ℳ, in den inländischen Verbandverkehren 324 507 (280 086) ℳ, in den Russischen Verbandverkehren 1 686 809 (1 446 647) ℳ; mithin beläuft sich die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr auf 3 384 500 ℳ gegen 3 064 250 ℳ in 1890. Was die Gestaltung des Güterverkehrs im Laufe des Jahres betrifft, so hatten die Zufuhren aus Russland infolge der Russischen Getreide-Ausfuhrverbote zeitweilig zu einer Höhe sich gesteigert, wie solche bisher noch nie erreicht worden war. Nachdem das erste, die Roggenausfuhr betreffende Verbot bekannt geworden war, ging das Bestreben der Russischen Produzenten und Händler dahin, soviel Russische Waare als nur möglich vor dem Eintritt des Verbots über die Grenze zu schaffen. Infolge dessen sind in den Monaten August und September 5 784 und 6 291 und in der Zeit vom 17. August bis 16. September 9 095 Wagenladungen Russischer Herkunft über Prostken in Königsberg eingegangen, während in den Monaten Januar bis Juli durchschnittlich den Monat nur 1 900 Russische Wagenladungen eingetroffen waren. Es bedurfte der äussersten Anstrengungen und der Heranziehung aller geeigneten Mittel und Kräfte, um dem so plötzlichen und ungewöhnlich starken Ansturm Stand zu halten. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 940 594 ℳ ergeben gegen 968 598 ℳ in 1890. Die gesammte Einnahme aus allen Verkehrszweigen einschl. des Uebertrages aus dem Vorjahre beträgt 4 754 060 ℳ gegen 4 391 449 ℳ in 1890. Die Betriebsausgabe hat gegen das Jahr 1890 eine Erhöhung von 212 845 ℳ erfahren, und ist auf 49,87 % der Betriebseinnahme gegen 49,14 % im Vorjahre gestiegen; es kommen dabei Theuerungszulagen, Erhöhung der Gehälter und Löhne, Beiträge für die Altersversicherung, Kosten für Schneeräumung, Kosten für den gesteigerten Russischen Verkehr usw. in Betracht. Werden zu den Betriebsausgaben von 2 370 704 ℳ noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 570 606 ℳ geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesammtausgabe von 2 941 310 ℳ, d. i. für das Kilometer Bahnlänge 12 096 ℳ, für das Nutzkilometer 2,81 ℳ, in Prozenten der Roheinnahmen 61,87 %. Von der Strecke Fischhausen-Palmnicken betragen die Einnahmen 62 696 ℳ, die Ausgaben 60 489 ℳ, so dass der Abschluss eine Mehreinnahme von 2 207 ℳ ergibt, welche beim Betriebsfonds der Stammbahn in Einnahme erscheint. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung betragen die Betriebseinnahmen einschl. Vortrag aus der Rechnung des Jahres 1890 4 754 060 ℳ (1890: 4 391 448 ℳ), die Betriebsausgaben dagegen 2 370 703 (2 157 859) ℳ; dem Reservefonds I werden 49 900 (49 900) ℳ, dem Erneuerungsfonds 320 738 (289 054) ℳ überwiesen. Die Verzinsung der Prioritätsobligationen erfordert 871 132 (882 746) ℳ, die Tilgung derselben 263 700 (252 500) ℳ. Danach verbleibt ein Gewinn von 877 886 (759 388) ℳ, welcher wie folgt verwendet wird: 5 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 675 000 ℳ (wie im Vorjahre), 1 % auf die Stammaktien 135 000 ℳ (¼ %), Staatsabgabe 20 769 (17 884) ℳ, persönliche Gewinnantheile des Aufsichtsraths 24 300 (20 925) ℳ, Restausgabe und Uebertrag 22 817 (23 078) ℳ. Nach dem Abschluss hatte am 31. Dezember 1891 der Reservefonds I eine Höhe von 24 189 ℳ und der Erneuerungsfonds eine solche von 4 631 832 (4 655 802) ℳ.

Saalbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, vorzuschlagen, für die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 4 % gegen 4¾ % im Vorjahre zur Vertheilung zu bringen. Die Stammaktien gehen wie im Vorjahre leer aus.

argard-Cüstriner Eisenbahn.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn durch den käuflichen Erwerb der Eisenbahn von Glasow nach Berlinchen wurde in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. d. Mts. in dritter Lesung genehmigt.

Die bisherige „Betriebsverwaltung“ in Soldin ist aufgelöst und der Sitz der Direktion am 1. d. Mts. von Cüstrin nach Soldin N/M. verlegt worden.

Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden.

Die Zahl der beförderten Personen ist von 1 469 990 in 1890 auf 4 447 807 in 1891 gestiegen und die Einnahme aus diesem Verkehr von 154 237 auf 485 295 ℳ gewachsen. Das Gesammt-Betriebsergebniss stellt sich in Einnahme auf 504 521 ℳ, in Ausgabe auf 422 389 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 82 131 ℳ verbleibt. Auf das noch zur Bauperiode gehörende erste halbe Jahr entfallen 20 282 ℳ, auf die Zeit vom 1. Juli bis Dezember 61 849 ℳ. Der Reingewinn des ersten Halbjahres von 21 617 ℳ soll nach Abzug von 1 500 ℳ persönlichen Gewinnantheilen vollständig zu Abschreibungen verwendet, der Reingewinn des zweiten Halbjahres mit 63 144 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden.

The Tramways Company of Germany, Limited.

Der Rechnungsabschluss für 1891 verzeichnet eine Roheinnahme von 142 964 £ für die Linien in Dresden und Hannover gemeinsam. Die Ausgaben, einschliesslich der Pachtzahlung an die Kontinental-Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft betrugen 107 139 £, was einen Gewinn von 35 824 £ ergibt, d. i. 3 368 £ weniger als im Vorjahre. Die Betriebskosten stellten sich auf nahezu 75 % der Einnahmen. Der vertheilbare Gewinn beziffert sich einschliesslich des Vortrags aus dem Vorjahre auf 37 056 £, von welchem bereits im August vorigen Jahres eine Interimsdividende von 6 sh. für jede Aktie bezahlt wurde. Es verbleibt demnach ein Vortrag von 24 102 £, wovon nach sehr reichlichen Abschreibungen und Rückstellungen eine Restdividende von 6 sh. für jede Aktie entfällt. Die Gesammtdividende für das Jahr 1891 beträgt demnach 6 % (gegen 6,75 % im Vorjahre). Der Rückgang des Erträgnisses wird begründet durch die eingeführte Ermässigung der Fahrpreise, welche durch Mehrleistung im Betriebe nicht ausgeglichen werden konnte. Es wurden im Jahre 1891 3,5 Millionen Fahrgäste mehr befördert, aber auch 250 000 Wagenmeilen mehr durchfahren als im Vorjahre, wodurch allein für Löhne und Futterkosten eine Mehrausgabe von rund 7 000 £ erwuchs.

Norddeutscher Lloyd.

Dem Geschäftsbericht für 1891 entnehmen wir folgende Mittheilungen: Das Ergebniss des verflossenen Jahres ist leider ein ungünstiges. Nicht nur kann eine Dividende nicht vertheilt werden, sondern es musste auch, um die Abschreibungen in erforderlicher Höhe vornehmen zu können, der Reservefonds in nicht unerheblichem Maasse in Anspruch genommen werden. Es belaufen sich die in 1891 erzielten Betriebsüberschüsse auf 5 811 334 ℳ. Davon sind abzusetzen: dem Assekuranz-Reservefonds überwiesen 10 % von dem Gewinne der Abtheilung Assekuranz 161 842 ℳ = 16 184 ℳ, dem Versicherungsfonds überwiesen 10 % von den Prämienüberschüssen 3 060 242 ℳ = 306 024 ℳ, Zinsen auf Anlehen 900 000 ℳ, Geschäftsunkosten im ganzen 573 109 ℳ, abzüglich Antheil der Reichs-Postdampfer 155 562 ℳ, Einkommensteuer und Berufsgenossenschaften 325 876 ℳ, Beitrag zur Invaliditäts- und Altersversicherung 43 962 ℳ, verbleibt ein Ueberschuss von 3 801 471 ℳ. Hierzu der Vortrag aus dem Jahre 1890 mit 11 999 ℳ ergibt 3 813 740 ℳ. Dagegen sind abgeschrieben: auf die Reichs-Postdampfer 1 247 000 ℳ, auf die übrigen Dampfer und Schleppkähne 5 428 897 ℳ, auf Immobilien und Einrichtungen 198 435 ℳ, so dass sich ein Fehlbetrag ergibt von 3 060 591 ℳ, welcher Betrag nebst der für den Gewinn bei Ausgabe neuer Aktien für 1890 und 1891 gezahlten Einkommensteuer mit 142 081 ℳ dem Reservefonds entnommen wurde.

Aus Frankreich.

Betriebsergebnisse der Lokalbahnen im 1. Halbjahr 1891.

Am 30. Juni 1891 befanden sich 3 292 km Lokalbahnen im Betrieb gegen 3 012 km zum gleichen Zeitpunkt 1890; dabei sind 41 km Gemeinschaftsstrecken mit Bahnen von allgemeinem Interesse mitgerechnet. Betrieben werden hiervon 94 km von der Ostbahn, 54 km von der Orléansbahn und der Rest von 48 verschiedenen Gesellschaften. Die Zunahme gegen das Vorjahr beträgt 280 km und vertheilt sich mit 53 km (la Foux-Hyères) auf die Südfrankreichbahn, mit 78 km (Pissos-Parentis, Tartas-Linac und Saint Vincent de Tyrosse-Soustons) auf die Lokalbahngesellschaft des Landes-Departements, mit 101 km (Mattigny-Ercheu, Bézenet-Commentry-Marcillat und

Saint Roch-Beaucamp le Vieux) auf die allgemeine Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen, mit 24 km (Douchy-Caudry) auf die Cambresi-Eisenbahngesellschaft, mit 23 km auf die Lokalbahn Estrées-Saint Denis-Saint Just en Chaussée (Konzessionsinhaber Lambert) und mit 1 km auf die Linie La Croix Paquet-la Croix Rousse (Konzessionsinhaber Antonin Roy). Die Anlagekosten beziehen sich nur auf 3 252 für 1891 bezw. auf 2 971 km für 1890 und betrugen am 30. Juni 1891 im ganzen 362 787 000 Frcs. oder 111 000 Frcs. für 1 km gegen 342 414 000 Frcs. (115 000 Frcs. für 1 km) im Vorjahre. Die durchschnittliche Betriebslänge berechnet sich mit 3 190 (2 996) km, doch sind die Einnahmen nur von 3 182 (2 988) km bekannt, da die Linie Montsecret-Chérencé la Roussel keine Angaben gemacht hat; die Betriebseinnahmen beliefen sich im ganzen auf 6 829 000 (6 137 000) Frcs. oder 2 146 (2 054) Frcs. für 1 km. Die glänzendsten kilometrischen Einnahmen zeigten die Linien von la Croix Paquet nach la Croix Rousse mit 51 162 Frcs., von der Champ de Foire-Strasse nach der Strandstrasse in Havre mit 40 108 Frcs., von Langres-Marne nach Langres-Stadt mit 27 875 Frcs., von Rouen nach le Petit Quevilly mit 16 231 Frcs. und von Bayonne nach Biarritz mit 11 141 Frcs.; dagegen erreichten bei 2 122 km die halbjährlichen kilometrischen Betriebseinnahmen noch nicht 2 000 Frcs. Die Betriebsausgaben sind nur für 2 999 (2 830) km angegeben und betrugen für diese Länge im ganzen 6 033 000 (5 622 000) Frcs. oder 2 012 (1 987) Frcs. für 1 km. Der Reinertrag beläuft sich für diejenigen Bahnen, deren Ausgaben bekannt sind, auf 326 000 (120 000) Frcs. oder 109 (43) Frcs. für 1 km.

Betriebseröffnungen.

1. Am 1. März d. J. ist die im Cher-Departement gelegene Lokalbahn Dun sur Auron-Laugère (21,63 km) mit den Zwischenstationen Verneuil, Thaumiers, Poudy, Bannegon, Vernay und der Haltestelle Parnay dem Betriebe übergeben worden.

2. Die Westbahn hat am 3. d. Mts. von der Linie Dreux-Auneau die Reststrecke Maintenon-Auneau (19,46 km) mit der Zwischenstation Gallardon und den Haltestellen Yermenonville, Bailleau sous Gallardon und le Gué de Longroi eröffnet. Die Linie Dreux-Auneau wird demnächst durch die Orléansstrecke Auneau-Etampes ihre Fortsetzung erhalten und der Bahnhof Auneau dadurch zu einem wichtigen Knotenpunkt in der Pariser Umgebung werden.

Südfrankreich-Eisenbahn.

Diese Eisenbahngesellschaft hat im Einverständniss mit dem Generalrath des Côte d'Or-Departements sowie mit der Post- und Telegraphenverwaltung auf dem Dampfstrassenbahnnetz des genannten Departements einen Tarif eingeführt, nach dem Packete von höchstens 3 kg Gewicht in der Ausdehnung je einer Linie dieses Netzes zum Preise von 0,25 Frcs. bis zum Bahnhof, zum Preise von 0,35 Frcs. bis zur Wohnung befördert werden.

Die Verlängerung der in demselben Departement gelegenen Strassenbahn dieser Gesellschaft von Fontaine-Française nach Dijon durch die Stadt Dijon ist für gemeinnützig erklärt worden.

Im Var-Departement besitzt die Gesellschaft die Konzession für die Linie Hyères-Saint Raphaël (80 km); seit deren Eröffnung erhoben sich über die Betriebskostenvergütung Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und dem Generalrath des Departements, die nunmehr zu Gunsten des Generalrathes beigelegt sind. Ausserdem hat die Gesellschaft die Konzession für die Neubaulinien Hyères-Toulon (22 km), Fréjus-Fayence (31 km) und Salernes-Brignoles nebst den Abzweigungen Carcès-Besse sowie Montfort-Barjols (59 km) erhalten; die Gesellschaft hat sich dem Departement gegenüber erboten, selbst das Anlagekapital durch eine direkte Anleihe beim Crédit Foncier, deren Zinssatz 4 % nicht übersteigen soll, aufzubringen.

Eisenbahn Arles-Saint Louis du Rhône.

Der Crédit mobilier hatte sich s. Zt. hervorragend an der Schaffung der Eisenbahngesellschaft Arles-Saint Louis du Rhône betheiligt und sich aus diesem Grunde mit grossen Kosten bemüht, den Verkehr von Marseille nach Saint Louis du Rhône zu lenken. Indessen vermochte dieser kleine Kamargensische Hafen gegen Marseille nicht aufzukommen und der Crédit mobilier hat sich nunmehr dazu entschlossen, ein ihm gegen die genannte Eisenbahngesellschaft zustehendes Guthaben unter Verlust von einigen 100 000 Frcs. für 2 000 000 Frcs. an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft zu verkaufen. Dadurch ist die Mittelmeerbahngesellschaft in die Lage versetzt, zu geeigneter Zeit Besitz von der als Pfand für jenes Guthaben bestellten Eisenbahn Arles-Saint Louis zu ergreifen.

Rückkauf von Lokalbahnen durch das Departement.

Im Generalrath des Allier-Departements war durch ein Mitglied der Minderheit der Antrag auf Rückkauf der Lokalbahnen durch das Departement gestellt worden. Der mit Prüfung der Frage betraute Eisenbahnausschuss gab sein Gutachten in dem Sinne ab, dass der Rückkauf der Konzession ein äusserst verwickeltes und fragwürdiges Unternehmen ist und dass man nicht darangehen dürfe, bevor nicht durch neue Untersuchungen so genau als möglich festgestellt ist, wie die neue Lage des Departements beschaffen sein wird, wenn es sein Eisenbahnnetz vor Ablauf der 15 Betriebsjahre zurückkauft. Es wird demnach dem Generalrath ein neuer Bericht erstattet werden, der zwar voraussichtlich die Ablehnung des Antrages zur Folge haben wird; immerhin scheint der Gedanke, den Betrieb der Lokalbahnen auf die Departements zu übernehmen, an Boden zu gewinnen.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Die Französische Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fe hat in einer am 29. Dezember 1891 abgehaltenen Hauptversammlung ihre Zahlungsunfähigkeit anerkannt und auf Vorschlag des Verwaltungsrathes beim Pariser Handelsgericht gemäss dem Gesetze vom 4. März 1890 die gerichtliche Verwaltung beantragt, welchem Antrage stattgegeben wurde. Aus dem zur Erklärung dieser Lage erstatteten Berichte geht hervor, dass die Gesellschaft deshalb die Zinsen ihrer Schuldverschreibungen nicht bezahlen konnte, weil sie die in ihrem Besitze befindlichen Provinzialpapiere von Santa Fe im Nennbetrage von 10 000 000 Frcs. nicht unterbringen noch auch ihr 8 240 442 Frcs. betragendes Guthaben gegenüber der Provinz eintreiben kann. Das Grundkapital von 10 000 000 Frcs., sowie ein von der Baugesellschaft Fives Lille bewilligter Vorschuss von 800 000 Frcs. sind verwendet worden: a) zu einem Vorschuss von 1 123 700 Frcs. an die Provinz Santa Fe, b) zur Bezahlung von 5 153 000 Frcs. an die Schuldscheininhaber der Gesellschaft, c) zur Verzinsung der Provinzialschuldverschreibungen, deren Dienst in London der Gesellschaft übertragen ist, 4 445 000 Frcs.; es sind demnach 10 721 700 Frcs. verbraucht und nur noch 78 300 Frcs. zur Verfügung. In den ersten 9 Monaten 1891 betrugen die Betriebseinnahmen bei einer Betriebslänge von 861 km 1 842 957 Frcs., die Ausgaben 1 531 412 Frcs. und der Ueberschuss 311 345 Frcs.; dieser Ueberschuss, sowie derjenige von 1890 mussten zu ausserordentlichen und dringenden Nacharbeiten an dem s. Zt. von der Provinz gebauten Netze verwendet werden. Gegenüber dieser Lage hat die Hauptversammlung den Antrag des Verwaltungsrathes genehmigt und ihm zugleich Vollmacht ertheilt, mit der Provinzialregierung von Santa Fe eine ihm angemessen erscheinende Aenderung des Vertrages vom 12. Oktober 1888 zu vereinbaren; diese wird voraussichtlich darin bestehen, dass die Gesellschaft auf die Zinsengewähr verzichtet, während ihr dafür die Konzession für immer und zugleich das Recht zur Umarbeitung der Tarife ertheilt wird.

Aus dem der ersten Gläubigerversammlung am 14. Januar dieses Jahres von dem gerichtlichen Verwalter erstatteten Berichte ist folgendes hervorzuheben: Das Netz der Gesellschaft umfasst 1 317 km, von denen a) 555 km der Provinz gehören und für ihre Rechnung von der Gesellschaft betrieben werden, b) 262 km von der Gesellschaft gekauft und bezahlt sind, endlich c) 500 km der Gesellschaft konzessionirte neue Linien sind, deren Bau fast vollendet ist. Die Netze a und b wurden von der Provinz vom Ertrage der in den Jahren 1884, 1885, 1886, 1887 und 1888 in London aufgenommenen 6 % und 5 % Anleihen gebaut. Gemäss den ursprünglichen Verträgen wurden die Anleihen von 1884 und 1885 im Betrage von etwa 26 000 000 Frcs. zum Nennwerth von der Gesellschaft zurückgezahlt, die dadurch Eigenthümerin der unter b) bezeichneten 262 km wurde. Die unter a) bezeichneten 555 km bilden das Pfand der Englischen Inhaber der nicht zurückgezahlten Anleihen, sofern die Provinz ihren Verpflichtungen nicht nachkommen sollte; man hat sich dahin verständigt, dass diese zertreuten Linien, die in das Netz der Französischen Gesellschaft münden, ohne selbst ein zusammenhängendes Netz zu bilden, auch ferner von der Gesellschaft für Rechnung der Provinz betrieben werden und dass die Provinz gegenüber den Englischen Gläubigern bezüglich der von der Betriebsgesellschaft abzuführenden Reinerträge so lange zahlungspflichtig bleibt, bis eine endgültige Regelung zwischen der Provinz und ihren Gläubigern oder durch Vermittelung der Französischen Gesellschaft erzielt ist. Von den im Betriebe befindlichen 861 km gehören also der Französischen Gesellschaft nur 306 km eigenthümlich, doch sind die Ende September 1891 noch im Bau befindlich gewesenen 456 km heute auch fast ganz vollendet.

Unter den Gläubigern erscheint ausser den Schuldscheininhabern auch die Baugesellschaft Fives Lille, die ausserhalb des Bauvertrages, betreffend die Neubaulinien, noch gewisse Bauten an den älteren Linien ausgeführt hat. Zur Entschädigung hat die Baugesellschaft 600 000 Frcs. von ihr zu zahlende

Bauzinsen zurückbehalten; der gerichtliche Verwalter hat indessen darauf gedrungen, dass die Baugesellschaft diesen an die Schuldscheininhaber zu zahlenden Betrag herausgibt und mit ihren Forderungen an der Masse theilnimmt. Bezüglich der Schuldscheininhaber bestreitet der Verwalter, dass deren Pfandrecht auf die genannten 555 km nach Argentinischem Recht irgend welche Wirkung haben könne; er hat ihnen daher einen Vergleich mit den Antheilhabern vorgeschlagen, der in folgenden Beschlüssen einer am 21. Januar d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft zum Ausdruck kommt:

1. Die Versammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe unbedingte Vollmacht, den Gläubigern der Gesellschaft einen Vergleich vorzuschlagen, auf Grund dessen der Gesellschaft ein Theil ihrer Schuld erlassen wird, wogegen sie sich verpflichtet, den Rest in bestimmten Fristen zu bezahlen, unbeschadet des vierten Beschlusses.

2. Gemäss Art. 10 der Satzungen beschliesst die Versammlung die Vermehrung des Gesellschaftskapitals bis zur Höhe einer Summe, die den Betrag der Schulden nicht übersteigen darf. Diese Vermehrung erfolgt mit einem oder mehreren Malen, und zwar in der Weise, dass diejenigen Gläubiger, welche spätestens 3 Monate nach Genehmigung des Vergleichs die Umwandlung ihrer Guthaben in Antheilscheine verlangen, der Gesellschaft ihre Guthaben zubringen und dafür so viele voll eingezahlte Antheilscheine von je 500 Frcs. erhalten, als ihre Guthaben Vielfaches von dieser Summe betragen; überschiessende Bruchtheile können in der Weise vereinigt werden, dass ein Gläubiger sie der Gesellschaft gesammelt zubringt und dafür die entsprechende Anzahl Antheilscheine erhält. Wer nach Ablauf der bezeichneten Frist den Antrag auf Umwandlung noch nicht gestellt hat, hat nur auf den versprochenen Bruchtheil seines Guthabens Anspruch. Die Zustimmenden verzichten dagegen schon durch die Thatsache ihrer Zubringung auf den festgesetzten Antheil an der Masse und übertragen der Gesellschaft zugleich mit ihren Guthaben alle Dritten gegenüber damit verbundenen Rechte und Vortheile, besonders alle Rechte, welche die Schuldscheininhaber der Provinzialregierung von Santa Fe und der Baugesellschaft gegenüber auszuüben hatten oder hätten ausüben können, sowie ihr Vorzugsrecht mit Rücksicht auf die gemäss den Art. 7 und 8 der Satzungen geschaffenen Gründungsantheile; demnach werden diese Rechte künftig der Gesellschaft zu Gute kommen und von ihr ausgeübt werden und die Umwandelung der Gläubigerrechte in solche von Antheilhabern darf als ausdrückliche Bedingung in Bezug auf Dritte keine Neuerung herbeiführen.

3. Die Versammlung der gesammten Inhaber der 20 000 Antheilscheine, durch die das Gesellschaftskapital von 10 000 000 Francs dargestellt wird, beschliesst, dass nach Erfüllung aller vom Gesetz für die Vermehrung des Gesellschaftskapitals vorgeschriebenen Formen die genannten Antheilscheine in Genussscheine umgewandelt werden, und gibt dem Verwaltungsrath unbedingte Vollmacht, um mit den neuen Antheilhabern über die den fraglichen Genussscheinen zu bewilligenden Vortheile zu verhandeln.

4. Die vorstehenden Vollmachten sind erwähnend, aber nicht beschränkend. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, die in Ausführung des ersten Beschlusses als Antheil der Vermögensmasse zu bezahlende Summe festzusetzen oder jede andere Bestimmung zu treffen, kurz auf unbeschränkte Weise die Vergleichsbedingungen innerhalb der von den Gläubigern und vom Handelsgericht angenommenen Grenzen festzusetzen.

Eine am 15. Februar d. J. in Paris abgehaltene Gläubigerversammlung hat diesen Vergleich mit der Gesellschaft im Grundsatz genehmigt.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Ein bestellungsmässig geliefertes Werk kann nicht ohne weiteres deshalb als ausserhalb des Rahmens der vereinbarten Bestellung befindlich angesehen werden, weil das Material von besserer, als der bestellten Beschaffenheit ist.** — § 408, I. 5; §§ 943, 947, I. 11. Preuss. A. L.-R. — Aus den Entscheidungsgründen: „Es kann nicht als zutreffend erachtet werden, dass ein bestelltes Werk, bezüglich dessen von keiner Seite bestritten ist, dass es bestellungsmässig geliefert sei, schon deswegen als ein „ganz anderes“ erklärt werde, weil zu demselben besseres als das vom Besteller ins Auge gefasste Material verwendet wurde. Ein Werk, welches nach Bestimmung, Gebrauchsfähigkeit und äusserer Erscheinung der Bestellung entspricht, kann nicht ohne weiteres als ausserhalb des Rahmens der vereinbarten Bestellung befindlich angesehen werden, bloss weil das Material von besserer als der bestellten Beschaffenheit ist. Keinenfalls genügen daher die hier festgestellten Thatsachen, um die Feststellung, dass das gelieferte Werk ein ganz anderes sei, als das bestellte, zu rechtfertigen. — Unterstellt man aber vorläufig, dass das Werk kein anderes sei, sondern, dass das bestellte Werk, nur mit etwas besserem Material hergestellt, geliefert wurde, dann kann kein Zweifel bestehen, dass seitens des Klägers einfach der Vertrag erfüllt ist und dass Beklagter keine Wahl hatte, ob er das Werk annehmen wollte, sondern dass er es annehmen musste. Einseitiger willkürlicher Rücktritt findet beim Werkverdingungsvertrage überhaupt nicht statt, insbesondere findet § 408 I. 5 A. L.-R. keine Anwendung. Man wird daher anerkennen müssen, dass, wenn eine Untersuchung des Werkes nach § 498 I. 11 das. von keiner Seite verlangt und eine Untüchtigkeit desselben nicht einmal behauptet ist, die bessere Beschaffenheit eines solchen den Besteller nicht zum Rücktritt vom Vertrage berechtigt, daher auch aus der Annahme des Werkes nicht ein Schluss zu seinem Nachtheile, wie der, dass er die behaupteten vertragsmässigen Rechte habe fallen lassen, gezogen werden darf. Darum pflegen auch Mehrauslagen, welche dem Werkmeister erwachsen, wenn er den Vertrag ohne Vorbehalt erfüllt, nicht ersetzt zu werden. Wollte man aber auch voraussetzen, dass das gelieferte Werk wirklich ein anderes als das bestellte sei, so müsse man doch, wenn aus der blossen stillschweigenden Annahme des Werkes ein Fallenlassen der Bedingungen des eingegangenen Werkverdingungsvertrages und die unbedingte Annahme eines neu und ohne Rücksicht auf die bisherige, wie ohne neue Vereinbarung offerirten Werkes gefolgert werden soll, wenigstens eine bestimmte, motivirte Feststellung darüber fordern, dass sich der Empfänger des neuen Werkes dieses ganzen Sachverhältnisses, insbesondere des Umstandes, dass er ein anderes Werk acceptire — das ihm nicht zur Erfüllung des Vertrages, sondern ausserhalb desselben in Form eines selbständigen Offertes angeboten werde — auch wirklich bewusst war“. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichgerichts vom 19. Februar 1891; Eger, Eisenb.-Entscheid. Bd. VIII S. 241 f.)

Bücherschau.

A. Haarmann, „Holz und Eisen im Eisenbahngeleise“. Leipzig. Wilh. Engelmann. 1892.

Die Broschüre enthält den Sonderabdruck eines Vortrages, welchen Herr Generaldirektor Haarmann, der Verfasser der „Die Geschichte des Eisenbahngeleises“, am 21. Januar d. J. im Verein Deutscher Eisenhüttenleute zu Düsseldorf hielt und nunmehr auf mehrseitig kund gegebene Wünsche dem Buchhandel übergeben hat. Die kleine Schrift beleuchtet insbesondere die Verwendung des Holzes und Eisens im Eisenbahn-Oberbau von ihrem ersten Anbeginn bis in unsere Tage, und zwar nicht nur in Bezug auf Statistik, sondern auch von der betriebstechnischen und von der volkswirthschaftlichen Seite. Es handelt sich hier um einen höchst schätzenswerthen weiteren Beitrag zur Lösung einer brennenden Tagesfrage, zu deren Lösung der genannte Verfasser ganz besonders berufen erscheint. Die Broschüre dürfte daher sowohl den Eisenbahn-Fachleuten, als auch den Industriellen und allen denjenigen, welche an der vollkswirthschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen Interesse nehmen, willkommen sein.

Todtenschau.

Geheimer Oberbaurath Ernst Buresch †.

Nach dreijährigem Leiden starb am 6. d. Mts. in Hannover der Geh. Oberbaurath Buresch, ein Mann von hoher geistiger Begabung, unermüdlicher Schaffenskraft und vortrefflichen Charaktereigenschaften. Eine Würdigung seiner grossen Verdienste um die Eisenbahntechnik und um den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen uns vorbehaltend, theilen wir nachstehende biographische Notizen mit: Ernst Buresch wurde am 29. August 1817 zu Derneburg geboren; seine erste Ausbildung erhielt er auf dem Andreanum zu Hildesheim, dann besuchte er 4 Jahre lang, bis zum Jahre 1839, das Polytechnikum in Hannover. Darauf trat er in die Wegebauverwaltung, und als der Eisenbahnbau von der früheren Hannoverschen Regierung auf Staatskosten in Angriff genommen wurde, im Jahre 1841 in die Königliche Eisenbahnverwaltung, in welcher Stellung er zuerst beim Bau der Hannover-Braunschweiger Bahn und dann beim Bau der Bahnen Hannover-Minden und Wunstorf-Bremen Beschäftigung fand. Als die Bahn Hannover-Braunschweig in Betrieb genommen war, wurde er zum Betriebsdirektor der Hannoverschen Staatsbahn in Hannover ernannt. In dieser Stellung verblieb er bis zum Jahre 1866, in welchem Jahre er von der Oldenburgischen Regierung mit dem Titel Geheimer Oberbaurath zur Leitung des Baues der Oldenburgischen Eisenbahnen berufen wurde. Die Eisenbahnen Oldenburg-Bremen, Oldenburg-Leer, Oldenburg-Wilhelmshafen, Oldenburg-Osnabrück, Ocholdt-Westerstede und Sande-Jever sind sein Werk. Neben dem Bau der

Oldenburgischen Eisenbahnen war ihm auch die Leitung des Betriebes der genannten Bahnen unterstellt. Im Jahre 1884 trat er im Einvernehmen mit der Oldenburgischen Regierung aus dem Oldenburgischen Staatsdienst und übernahm die technische Leitung des Betriebes der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Bereits im Jahre 1887 musste er jedoch diese Stellung wegen eingetretener Krankheit aufgeben. Seit dieser Zeit wohnte der Heimgegangene wieder in Hannover, durch einen Schlaganfall gelähmt, dessen Wiederholung seinen Tod herbeiführte.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Ober- und Geheimen Bauräthe Illing und Rüppell sind definitiv mit der Wahrnehmung der Geschäfte der Dirigenten der III. Abtheilung bei den Königlichen Eisenbahndirektionen in Elberfeld bezw. in Köln (linksrh.) betraut worden.

Dem Regierungs-Baumeiser Daus in Breslau ist die Wahrnehmung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bauinspektors im Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst übertragen worden.

Der Regierungs-Baumeister Teuscher in Berlin ist versetzt worden in die Hauptwerkstatt Grunewald unter Uebertragung der Geschäfte eines Eisenbahn-Bauinspektors bei derselben.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Maschineningenieur Gustav Haentzschel in Strassburg i/Els. ist zum Kaiserlichen Eisenbahn-Maschineninspektor, und der Eisenbahn-Baumeister Roth in Metz zum Kaiserlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Anschlussstrecke München (Isarthalbahn)-Thalkirchen für den Güterverkehr. Am 10. April l. J. wird die Anschlussstrecke München (Isarthalbahn)-Thalkirchen dem Betriebe für den Güterverkehr übergeben.

Die Abfertigung von Gütern nach München Stadt und umgekehrt kann erst mit Mitte April erfolgen.

Die sämmtlichen Isarthalbahnstationen sind ab genannten Tag in den direkten Gesammtgüterverkehr mit den Kgl. Bayer. Staatsbahnstationen und ausserdem die Stationen Wolfratshausen und Thalkirchen in die für diese Stationen in Frage kommenden ausserbayerischen Verkehre aufgenommen.

Der Personen- und Gepäckverkehr auf vorgenannter Anschlussstrecke wird voraussichtlich am 1. Juni l. J. eröffnet.

München, den 9. April 1892. (678)
Lokalbahn-Aktiengesellschaft.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung verschiedener Stationen. Vom 1. Mai 1892 ab erhalten folgende zu unserem Verwaltungsbezirk gehörige Stationen eine anderweite Benennung:

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung.
Altendorf bei Essen B. M.	Altendorf = Kronenberg.
Altendorf bei Essen Rh.	Altendorf bei Essen.
Kalk Rh.	Kalk.
Mülheim a. Ruhr Rh.	Mülheim = Eppinghofen.
Mülheim a. Ruhr B. M.	Mülheim a. d. Ruhr.
Schlebusch Rh.	Schlebusch = Morsbroich.
Castrop	Rauxel.
Castrop (Stadt)	Castrop.
Coesfeld Rh.	Coesfeld (Staatsbahnhof).
Dorsten K. M.	Hervest = Dorsten.
Dülmen K. M.	Dülmen (Staatsbahnhof).
Hörde B. M.	Hörde.
Marten B. M.	Lütgendortmund.
Marten K. M.	Marten.

Köln, den 5. April 1892. (679)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

3. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach den Königlich Sächsischen Staatsbahnen. Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Dahlen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den, den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom Oberschlesischen Grubenbezirk enthaltenden Anhang zum Breslau-Sächsischen Verband-Gütertarif einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages von den betheiligten Stationen und von unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 8. April 1892. (680)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Dieser Nachtrag, der bei den betheiligten Güter-, Eilgut- und Gepäckexpeditionen käuflich zu erlangen ist, enthält ausser einer bereits früher im Verfügungswege eingeführten Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften noch neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dedeleben, Gunsleben und Niemberg des Direktionsbezirks Magdeburg.

Dresden, den 8. April 1892. (681)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein- und Main-Umschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation haben im Verkehre mit Passau für die Artikel Margarin, Terpentinöl und Nussöl bei Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13, Nachtrag V des Rhein- und Main-Umschlagstarifes vom 1. Oktober 1886, Anwendung zu finden.

München, den 7. April 1892. (682)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Mai 1892 gelangt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier und leeren Bierfässern zwischen Pilsen usw. einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits vom 1. März 1892 der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Cannstatt und Heilbronn a. Neckar.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu erhalten.

München, den 2. April 1892. (683)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Die in dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. nach den Hochafenstationen dieser Gebiete und des Ruhrgebiets vom 15. Septbr. 1891 bestehenden Frachtsätze für die Stationen Dehrn und Steeden a. d. L. der Kerkerbachbahn, werden vom 1. Juni d. J. ab aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen. (684)

Frankfurt a/M., den 6. April 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Frachtgegenständen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern. Die von Stationen der Preussischen, Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie die im Mitteldeutschen Verbande und im Ostpreussisch-Württembergischen Güterverkehr nach den Deutschen Seehäfen bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Frachtgegenständen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern finden auch bei der überseeischen Ausfuhr der betreffenden Güter nach Deutschen Kolonien Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. April 1892. (685)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller betheiligten Verwaltungen.

Am 10. April 1892 treten im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg, sowie in

den Staatsbahn-Verkehren Bromberg-Altona und Hannover ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, für verpackten Eisen- und Stahldraht, Stacheldraht, Drahtstifte und Drahtklammern, sowie für eiserne Wagenachsen (des Spezialtarifs I) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Landsberg a/W. des Bezirks Bromberg nach den einzelnen Hafenplätzen zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern in Kraft.

Bei Anwendung dieser Ausnahme-Frachtsätze, deren Höhe bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren ist, sind die allgemeinen Kontrolvorschriften für Wagenladungsgüter zur überseeischen Ausfuhr zu beachten.

Bromberg, den 5. April 1892. (686)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die direkte Abfertigung von Eisenerzen zwischen Braubach, Station des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., und den Stationen Differdingen, Esch-Hoehl und Obercorn der Prinz Heinrichbahn kommen am 15. April Frachtsätze zur Einführung, über deren Betrag die betheiligten Stationen auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Strassburg, den 2. April 1892. (687)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits. Zu dem vom 1. April 1890 ab gültigen Theil I für die vorbezeichneten Verkehre gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 ab ein Nachtrag I zur Einführung, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation usw. enthält. Insoweit Erhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen in Frage kommen, finden die Bestimmungen des Nachtrages I erst vom 1. Juni 1892 ab Anwendung.

Der Nachtrag selbst ist bei den Verbandsverwaltungen bezw. durch die Verbandsstationen zum Preise von 1,00 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 8. April 1892. (688)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nachtrag V zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juni 1889 kommt am 1. Mai d. J. zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife. Besonders aufmerksam machen wir auf Einbeziehung der Stationen Blumenthal (Prignitz), Boizenburg, Eidelstedt, Friedrichstadt, Glöwen, Hammeleff, Horst, Neustadt a. D., Ploen, Pritzwalk, Reinbek, Segeberg, Wilsnack und Wusterhausen a. D. in den direkten Güterverkehr, sowie auf die verschiedenen Ausnahme-Frachtsätze für Altona. Abdrücke dieses Nachtrags werden käuflich zum Preise von 0,30 ℳ fürs Stück von den Güterabfertigungen abgegeben.

Hannover, den 6. April 1892. (689)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Zu dem Tarif für den Lokal-Güterverkehr der Militär-Eisenbahn vom 10. November 1888 erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 ein Nachtrag III.

Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, sowie zu den Ausnahmetarifen die Einbeziehung der Stationen Marienfelde und Mellen in den öffentlichen Güterverkehr.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Direktion und die Stationen.

Berlin, den 8. April 1892. (690J)
Direktion
der Königlichen Militär-Eisenbahn.

Sächsisch - Südwestdeutscher und Mitteldeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab kommen für den Verkehr zwischen Voitersreuth einerseits und Frankfurt a/M. H. L. B., Frankfurt a/M.-Ostbahnhof, Frankfurt a/M. (Staatsbahnhof), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbhf.), Frankfurt a/M.-Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Hafen (linksmainisch), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Viehhof) andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 8. April 1892. (691)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Am 1. Mai d. J. wird der Ausnahmetarif Nr. 37 Zinkerze durch Aufnahme der Station Stankau B. W. B. erweitert. Die Frachtsätze, welche gleichzeitig für Bleierze ab Stankau gelten, sind um 7 ₰ höher als diejenigen für Prestitz.

Breslau, den 8. April 1892. (692)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Mai l. J. ab gelangen neue direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Cement in Ladungen von 10000 kg von Groschowitz (Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) nach Rumänischen Stationen zur Einführung, welche bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren sind.

Breslau, den 8. April 1892. (693)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a u. b (Holz) für den Verkehr zwischen Gabl und Geiersberg einerseits und Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), sowie Sohland andererseits in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 9. April 1892. (694)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. d. Mts. an werden Gütersendungen zwischen Hamburg H. und Raitersaich, bezw. Windsfeld im **Hannover-Bayerischen Verbandsverkehr** direkt abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen auf Befragen die Güterabfertigungen der genannten Stationen Auskunft.

Hannover, den 9. April 1892. (695)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von beliebigen Mengen pro Frachtbrief und Wagen
nach Bubenc	44 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bubenc . . .	39 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Bubenc	129 ℳ
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	84 ℳ
bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	80 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. April 1892. (696)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 46., als ordentlichen 39. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 9. Mai 1892, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7, neu abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1891.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1891.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1892.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zw.:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 1. Mai 1892 zu hinterlegen.

Prag, am 9. April 1892. (697)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. IV.)

Nr. 7. Jahrgang 1892. Berlin, am 13. April 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	1404	1	—	eis. Pflugschaar —	2	1	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
2	A B G	335	1	Bierfass	leer —	20	2	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
3	A F	496	1	Kiste	Zeugtrockenklammern	13	3	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
4	A F C	3516	1	Pack	Schaufeln —	9	4	Hagen	"	beschr. Hamburg seit 24/6. 91.
5	A H G	622	1	Kiste	? —	23	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	A T	2	1	Kollo	Chokolade	12	6	Maastricht	Grand Central Belge	
7	A Z	540	1	Kiste	Tafelöl —	47	7	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
8	B B B	—	2	Stück	Stahlplatten —	20	8	Herdecke	K. E.-D. Elberfeld	
9	B G C	3210	1	Fass	Oel —	207	9	Attendorn	"	
10	B V G	—	1	—	Glocke —	22	10	Dessau	K. E.-D. Erfurt	
11	C D	306	1	Kiste	leer —	35	11	Berlin L.	K. E.-D. Altona	
12	C B	3134	1	Fass	leer —	3	12	Bromberg	Bayerische Stsb.	
13	C H	2422	1	"	leer —	9	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
14	C H E	8487	1	Kiste	? —	70	14	"	"	seit 24/6. 91.
15	C R	1	1	Ballen	Bettfedern —	30	15	"	"	beschr.: Hamburg.
16	C Z	12	1	Kübel	leer —	4	16	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
17	E B u. C	2565	1	Bund	Stahl —	48	17	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
18	E N	7264	1	Korbflasche	Oel —	25	18	Neheim-Hüsten	"	
19	F A B	2617	1	Geb.	leer —	—	19	Kiel	K. E.-D. Altona	
20	F C	4392	1	eis. Kohlensäureflasche	Kohlensäure? —	40	20	Camenz	K. E.-D. Breslau	
21	F H	466	1	Pack	Schaufeln —	11	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	F K	—	1	—	eis. Winkel —	6	22	Berthelmingen	Elsass-Lothring.	
23	F L	—	1	—	Rohrgeflecht —	1	23	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
24	G B	23280	1	Ballen	? —	23,5	24	Hamburg H.	"	beschr.: Hamburg.
25	H F	—	1	Blechbüchse	Fische (eingelegte)	21	25	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
26	H H Sch	—	1	Geb.	leer —	11	26	Kiel	K. E.-D. Altona	
27	H K	654	1	Fass	leer —	32	27	Riesa	Sächsische Stsb.	
28	H K	75	1	Kiste	leer —	8	28	Kiel	K. E.-D. Altona	bekl.: Plön-Kiel.
29	H K	3212	1	"	leer —	2	29	"	"	bekl.: Wankendorf.
30	J H	32	1	Koffer	Kleider —	53	30	Roding	Bayerische Stsb.	
31	K	—	1	Korb	Blumenkohl —	12	31	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Remscheid.
32	K	11/14	4	Ballen	? —	337	32	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	seit 24/6. 91, bekl.: Gera-Hamburg.
33	K E D M* Stat. . . .	1	1	—	Viehgitter von Eisen —		33	Hamburg Sternsch.	"	*kann sowohl Alt. wie M(agdeb.) heissen.
34	K & H	510	1	Kiste	? —	21	34	Hamburg B.	"	seit 24/6. 91.
35	K J	9420	1	"	leer —	27	35	Berlin L	"	
36	K K	6	1	Decke	— —	—	36	Hamburg H.	"	
37	K S	997	1	Kiste	leer —	60	37	Berlin L.	"	
38	M B	3844	2	Kübel	leer —	9,5	38	Berlin H.	"	
39	MBM	—	1	Körbchen	leer —	1	39	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
40	M F	—	1	Kollo	Bücklinge —	10,5	40	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
41	M G	II	1	Sack	Griesmehl —	100	41	Aachen T.	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	M P S	8503	1	Kiste	? —	33	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl.: Chemnitz-Hamburg seit 24/6. 91.
43	S	782	1	Kiste	Wein —	52	43	Kulmbach	Bayerische Stsb.	Kulmbach beschr.
44	S K	2604	1	Fass	Wein —	40	44	Frauenau	„	
45	U E G	3013 3016/7	3	Geb.	? —	145	45	Güterverwaltung Lübeck	Lübeck-Büchener	26./3. aus Wagen 14 601 Bromberg.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
46	Bartin	—	1	Packet	? —	0,5	46	Romedenne	Grand Central Belge	
47	Cleuven	—	1	Dose	Sämereien —	26	47	Hasselt	„	
48	Collet	—	1	Kiste	? —	1	48	Montigny	„	
49	Els. Loth.	—	2	—	Normalkeile —	—	49	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
50	Frankenbräu	—	1	Geb.	leer —	26	50	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	seit 24/6. 91.
51	Ww. Heinemann Kemme	—	1	Sack	Kartoffeln —	67	51	Güterverwaltung Lübeck	Lübeck-Büchener	28/3. aus Wagen 13 390 Bromberg.
52	Hoff	7801	1	Geb.	leer —	4,5	52	Kiel	K. E.-D. Altona	
53	Jansen	—	1	Pack	3 Körbe —	12	53	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
54	Iphofen	521	1	Fass	leer —	23	54	Plauen i. V., ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
55	Kronnenburg (eingebrannt)	2002 0859	2	Bierfässer	leer —	29	55	Worms	Hessische Ludwigsb.	
56	Pass	41	1	Sack	Holzwaaren —	27	56	Asch	Bayerische Stsb.	
57	Unionbrauerei Dortmund	6058 20016 11878	3	Fässer	leer —	95	57	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
58	Urban	—	1	Packet	Eisenwaaren —	5	58	La Roche	Grand Central Belge	
59	J. Rick, Schwarzenbek H. Nitscher, Hamburg	—	1	Kanne	Milch —	4	59	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
60	Verein Deutscher Oelfabr. Hamburg	—	1	Fass	leer —	252	60	Hamburg B.	„	
61	Willem	—	1	Packet	? —	2	61	Hasselt	Grand Central Belge	
62	C. Wolff Söhne, Cosel	—	1	Sack	Kleesamen —	101	62	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
63	Würtz	—	1	Pack	(10 Säcke u. 1 Decke)	15	63	Altmünsterol	Reichsbahn	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
64	weiss	11	2	—	Ofenrahmen —	7	64	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
65	—	98	1	—	Leine —	—	65	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
66	—	928	1	Bierfass	leer —	12	66	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
67		1066	1	Ballot	? —	19	67	Pasing	Bayerische Stsb.	in einem leeren Kohlenwagen unterm Schnee vorgefund.
68	—	2167	1	—	Coulisse zu einer Lokomotivsteuerung	—	68	Beuthen	K. E.-D. Breslau	
69		2202/3	1	Pack	Papierkörbe —	3	69	Augsburg	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
70	/// gelb	—	1	—	Gewicht —	5	70	Dresden N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
71	572	414	1	Kiste	? —	—	71	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
72	F	85635	1	Korb	Blechflasche (Wagenfett?)	15	72	Grevesmühlen	Meckl. Friedr. Frzb.	
73	B. J. W.	142	1	Ballen	? —	240	73	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: Maracaibo.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
74	—	—	1	—	eis. Achse —	8	74	Wittenberge	K. E.-D. Altona	statt einer für Pritzwalk bestimmten mit N gezeich. Achse eingeg.
75	—	—	1	—	kl. Blechtopf mit Kreuzriemen	—	75	Berlin L.	„	
76	—	—	1	—	gusseis. Bremsblock	15	76	Louvain	Grand Central Belge	
77	—	—	47	—	Bremsknüppel —	—	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
78	—	—	32	—	Bretter —	432	78	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	1	—	Theil einer kleinen Brückenwaage	1	79	Plagwitz-Lindenau	K. E.-D. Erfurt	
80	—	—	1	Stück	Eisen —	19	80	Schiltigheim	Elsass-Lothring.	
81	—		3	—	Eisenmodelle	3	81	Neisse	K. E.-D. Breslau	
82	—	—	1	—	Eisentheil (Maschinentheil)	5,5	82	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
83	—	—	2	Säcke	Esparsette —	100	83	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	bekl.: Paderborn 18/3.
84	—	—	1	Fass	leer —	7	84	Kiel	K. E.-D. Altona	
85	—	—	1	Flaschenkorb	leer —	5	85	„	„	
86	—	—	3	—	Garderobehaltertheile	1	86	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
87	—	—	1	Ballen	Guano —	52	87	Heyst op den Berg	Grand Central Belge	
88	—	—	1	Kollo	eis. Hebel	5	88	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
89	—	—	1	„	Holzschuhe —	43	89	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
90	—	—	1	„	1 hölz. Jauchepumpenstange mit eisernem Kloben	3	90	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	
91	—	—	1	—	eis. Kammrad —	2	91	Berlin	„	
92	—	—	6	—	eis. Ketten —	—	92	Forchheim	Bayerische Stsb.	
93	—	—	1	Sack	Kleesamen —	100	93	Breslau	K. E.-D. Breslau	
94	—	—	2	Koffer	leer —	8,5	94	Erlangen	Bayerische Stsb.	
95	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	39	95	Elberfeld St.	K E.-D. Elberfeld	
96	—	—	1	Korbkanne	leer —	2	96	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
97	—	—	4	—	Latten —	8	97	Würzburg	Bayerische Stsb.	
98	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	13	98	Nürnberg	„	
99	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	14	99	Nürnberg C. B.	„	
100	—	—	1	Packet	kl. Nägel —	4	100	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
101	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	—	101	Hamburg-Sternsch.	K. E.-D. Altona	
			1	—	hölz. Pferdebaum —	—				
102	—	—	1	—	Riemenscheibe —	5	102	Rochlitz	Sächsische Stsb.	
103	—	—	1	Stange	Rundeisen —	47	103	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	1	„	Rundeisen mit einer Schraubenmutter an beiden Enden	38	104	Aachen T.	Linksrh. Köln	
105	—	—	2	—	Schraubenschlüssel —	1,5	105	Neisse	K. E.-D. Breslau	
106	—	—	2	—	defekte Spülapparatkasten	6	106	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
107	—	—	1	—	eis. Querbaum —	70	107	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
108	—	—	2	—	eis. Träger —	115	108	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	Abs.: Eugen Blasberg & Co., Düsseldorf.
109	—	—	2	—	Treppenleitern —	46	109	Elberfeld St.	„	
110	—	—	1	—	Trichter zum Fischfass —	—	110	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
111	—	—	7	Stangen	Winkeleisen —	122	111	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

1	G K	178	1	Kiste	leer —	17	1	Engers	Rechtsrh Köln	
2	K E B M	1582	1	—	Unterlagerkasten —	—	2	Dortmund K. M.	„	
3	Sch	803	1	Kiste	leer —	49	3	Düsseldorf	„	
4	W C	—	2	—	Pflugschaare —	12	4	Dortmund K. M.	„	(beschr.: Deventer.
5	I weiss	—	1	Bund	Façoneisen —	45	5	Kalk Rh.	„	
6	Vogel & Prein Hagen	—	1	Pack	3 Körbe —	6	6	Gronau	„	
7	—	—	1	Stück	Plombirleine 12 m lang	—	7	Altenessen	„	
8	—	—	55	—	Deckenstricke —	—	8	Mülheim a/Rhr B. M.	„	
			39	—	Freitel —					
9	—	—	118	—	Deckenstricke —	—	9	„	„	
			15	—	Freitel —					
10	—	—	2	—	Bretter (ansch. Aufsatzbretter)	18	10	Düsseldorf	„	
11	—	—	1	Bund	8 eis. Klammern —	2,5	11	Speldorf	„	
12	—	—	1	Sack	eis. Schrauben —	5,5	12	Düsseldorf	„	
13	—	—	2	Holzverschläge	leer —	22	13	„	„	
14	—	—	1	Block	Eisen —	200	14	Langendreer B. M.	„	
15	—	—	1	„	Holz, 4 Fuss lang, 1 Fuss dick	100	15	„	„	
16	—	—	1	Bürde	3 Stangen Stahl —	29	16	Düsseldorf	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
17	—	—	2 2	— —	Ofenrohre — Patentknierohre —	9	17	Siegburg	Rechtsrh. Köln	
18	—	—	1	Pack	l. Säcke —	35,5	18	Witten B. M.	„	
19	—	—	4	Stück	Thüren —	—	19	Deutzerfeld	„	
20	—	—	1	—	eis. Schwelle (ansch. für eine Feldbahn)	3	20	Präsident	„	
21	—	—	1	Bund	Stahl —	33	21	Düsseldorf-Bilk	„	
22	—	—	4	unverp.	Holzschuhe —	2	22	Düsseldorf	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 14,067 m Nutzlänge für den neuen Personenbahnhof Erfurt am 22. April d. J., Vormittags 11½ Uhr, im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der auf dem Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen bis zu oben angeführtem Termin einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 6. April 1892. (698)

Maschinentechnisches Büreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 122 Spiralfedern für Buffer und Zugapparate ist zu vergeben. Die Bedingungen nebst Zeichnungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden. Angebote, in welchen die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 16. April hier einzureichen.

Giessen, den 4. April 1892. (699)

Gr. Direktion.

6 Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Dreh- und Hobelsphähne von Schweisseisen und Stahl, Hartgussräder, Gusseisen, Radreifen, Schweiss- und Flusseisen etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 19. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

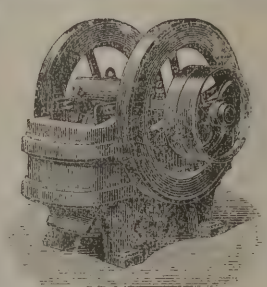
Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 9. April 1892. (700B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

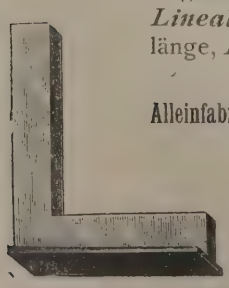
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, **Damm-Aschaffenburg** (Bayern)

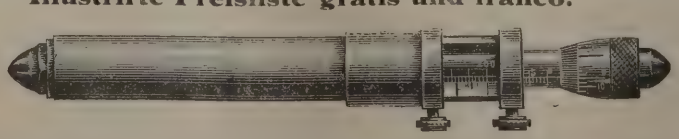
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

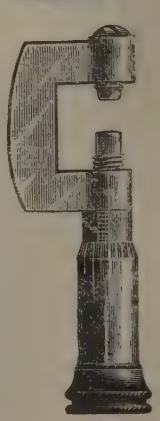
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube*, *Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von ½—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.



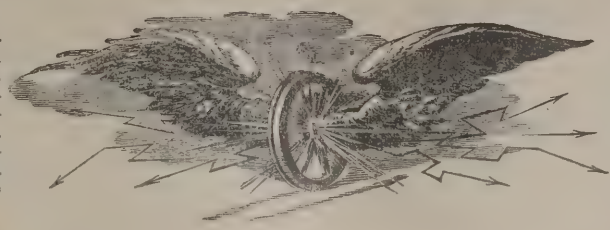




Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 31. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. April 1892.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Mai d. J. ab gültige Fahrplan der Lübeck-Büchener, Lübeck-Hamburger und Lübeck-Travemünder Eisenbahnen bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 23. d. Mts.

Inhalt:

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten der Güterzüge.
Das Französische Tarifwesen.
Aus den Denkschriften, betr. die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Preussischen Staates.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Landtage und der Reichsrath.
Die Ungarische Budgetdebatte und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn.
Der Entwurf des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements.
Umwandelung der Kaschau-Oderberger Prioritäten.
Einheitliche Aufstellung der Brückenprobe-Protokolle.
Kontrole der Desinfektion der Eisenbahnwagen nach Viehtransporten.
Die Donau-Dampfschifffahrtsges.
Die Vorlage Eisenerz-Vordernberg.
Quartalverzeichniss der vom Ungarischen Handelsministerium ertheilten Vorkonzessionen.
Betriebseinnahmen im Monat Februar d. J.
Nichtausdehnung der Steuerfreiheit einer konzessionirten Eisenbahn auf deren Bauunternehmer (Rechtsfall).
Der Elbeverkehr im März d. J.
Eröffnung der Dampftramway von Kronstadt nach den Siebendörfern.
Betriebseröffnung der Theilstrecke Brasso (Kronstadt)-Hoszufalu der Haromszeker Lokalbahnen.
Generalversammlungen:
der Ersten Siebenbürger Eisenbahngesellschaft,
der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft,
der Wiener Lokomotivfabrik-Gesellschaft,
der Salzburger Lokalbahn.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Das Recht zur Festsetzung der Bestätterungsfristen.
Rechtliche Stellung der Staatsbahnbeamten.
Zusammenbruch der Eisenbahnbank.
Bücherschau.
Personalnachrichten
Aus Russland:
Verkehrsergebnisse im Dezember und im Jahre 1891.
Die Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1890/91.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten der Güterzüge.

In Nr. 20 S. 209 ff. d. Ztg. veröffentlicht Herr Regierungs-Baumeister Fränkel über diesen Gegenstand einen Aufsatz, in welchem ermässigte Belastung der Güterzüge behufs rascherer Beförderung derselben empfohlen und für die Steigerung der Grundgeschwindigkeit von 22,5 auf 45 km für die Stunde eine Kostenersparniss von mindestens 10 % herausgerechnet wird. Bei oberflächlichem Lesen dieses Aufsatzes erscheinen die Schlussfolgerungen des Herrn Verfassers zutreffend, bei näherer Betrachtung zeigen sich aber erhebliche Irrthümer, welche bei der Wichtigkeit der Sache einer Berichtigung um so mehr bedürfen, als dieselben bereits ohne nähere Prüfung in die Tagespresse übergegangen sind.

Herr Fränkel wendet sich zunächst gegen die im „Organ“ 1891 S. 278 von Herrn Regierungs-Baumeister Petri veröffentlichte Darstellung der Verminderung der Betriebskosten infolge gesteigerter Zugbelastung auf den Nordamerikanischen Bahnen mit der Bemerkung, dass die Verschiedenheit der dortigen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse von den hiesigen einen unmittelbaren Vergleich nicht zulasse. Diese nicht näher begründete Bemerkung entspricht den bei uns leider noch immer weitverbreiteten unrichtigen Begriffen von jenen Verhältnissen, welche hinter der wirklichen Entwickelung derselben ungefähr in demselben Maasse wie die Kenntniss der dortigen Fortschritte im Eisenbahnwesen zurückgeblieben sind. In Wirklichkeit liegt die Mehrzahl der von Herrn Petri aufgeführten Bahnen in vollständig angebauten Landstrichen; die Verkehrsverhältnisse derselben sind den hiesigen durchaus ähnlich, nur die durchschnittlichen Transportentfernungen sind bei den meisten dieser Bahnen erheblich grösser als hier. Weiter meint der Herr Verfasser, dass der „weitverbreitete Irrthum, als ob die Betriebskosten bei wenigen recht starken Zügen geringer als bei vielen schnellfahrenden Zügen werden“, aus der Vernachlässigung der grösseren Leistungen der Fahrzeuge und des Personals herrühre, deren kilometrische Betriebskosten

durch Verdoppelung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf die Hälfte herabgesetzt werden. Wir möchten glauben, dass diejenigen Fachmänner, welche sich gründlich mit diesen wichtigen Fragen beschäftigen, jene Umstände ihrer wirklichen Bedeutung entsprechend in Betracht gezogen haben und in keinen so augenfälligen „Irrthum“ verfallen sein werden; dass dagegen die Gesammtergebnisse ihrer Betrachtungen deshalb anders ausgefallen sind, weil die Leistungen des Fahrparkes und Personales nicht in gleichem Maasse, wie die Grund- oder Durchschnittsgeschwindigkeit zunehmen, da die Aufenthalts- und Ladezeiten sich nicht in gleichem Maasse verringern lassen und es sich mit den Unterhaltungskosten ebenfalls etwas anders verhält, als der Herr Verfasser voraussetzt.

Von letzteren wird angenommen, dass bei der jetzigen Grundgeschwindigkeit, welche übrigens mit 22,5 km zu niedrig angegeben ist, 25 % auf Verwitterung, 30 % auf Rangirbetrieb, 15 % auf Ladebetrieb, 20 % auf Fahrbetrieb „unabhängig von der Geschwindigkeit“ und 10 % auf Fahrbetrieb, mit dem Quadrate der Geschwindigkeit steigend, entfallen. Von diesen Ziffern ist für Güterwagen die erste zu hoch, die beiden letzteren, zusammen 30 %, zu niedrig gegriffen (man denke nur an die Radreifen und Bremsen). Der weittragendste Irrthum liegt aber darin, dass eine der verdoppelten Leistung entsprechende Zunahme nur für die Kosten des Fahrbetriebes eingestellt, die auf die drei ersten Antheile entfallenden Beträge aber als konstant betrachtet werden.

Sollen denn die Wagen bei der verdoppelten Leistung nicht auch doppelt so viel rangirt und beladen werden?

Bei richtiger Rechnung kann nur der erste Antheil als konstant gelten und es würden sich daher die Unterhaltungskosten bei 45 km Geschwindigkeit auf

$$\frac{25 + 2 \times 30 + 2 \times 15 + 80}{2} = 97{,}5\ \%$$

statt 75 % derjenigen für 22,5 km ergeben. Nimmt man für die erste und vierte Ziffer richtiger 15 und 30 % an, so ergibt sich für die Vermehrung der Geschwindigkeit eine Steigerung auf 102,5 %. An den Unterhaltungskosten der Wagen ist also im günstigsten Falle wohl nichts zu sparen.

Ebenso geht es bei den Lokomotiven, bei welchen in betreff des Einflusses der Geschwindigkeit bekannt ist, dass die kilometrischen Unterhaltungskosten einer Personen- und einer Güterzuglokomotive etwa gleich sind. Was durch die verringerte Zugkraft gespart wird, geht durch die gesteigerte Geschwindigkeit wieder darauf. Im vorliegenden Falle wird man wegen der stärkeren Beanspruchung mindestens eine Steigerung der Unterhaltungskosten um 5 % annehmen müssen. Dasselbe gilt demnach für die Rücklagen und Verzinsung.

In der Tabelle I sind ferner unter Nr. 6 die Kosten für Putzen und Anheizen in beiden Fällen gleich anzusetzen, da dieselben zur Anzahl der Fahrten im geraden Verhältniss stehen. Die Zunahme der Leistungen des Fahrmateriales und Personales bei Verdoppelung der Grundgeschwindigkeit wird, da die Aufenthalte usw. nur unbedeutend gekürzt werden können, die Vorbereitungs- und Ladezeiten aber unverändert bleiben, nicht höher als auf 50 % veranschlagt werden dürfen, wonach die Ziffern in den Spalten e und f unter Nr. 7, 9, 10, 13, 14, 15 zu berichtigen sind. Die Summen der Spalten e und f stellen sich dann auf 64,6 und 1,64 ₰, woraus weiter folgt, dass die schnellere Beförderungsart nicht die billigere, sondern die theurere ist. Die nach dem neuen Entwurfe zum Bahnpolizei-Reglement durch vermehrte Geschwindigkeit bedingte Vermehrung der Zahl und Kosten der Bremser und verschiedene andere in gleicher Richtung wirkende Umstände sind hierbei noch nicht in Betracht gezogen.

Aus dem Vorstehenden dürfte hervorgehen, dass theoretische Berechnungen, wie diejenigen des Herrn Fränkel, mit grosser Vorsicht aufzunehmen sind und einer sorgsamen Prüfung ihrer Grundlagen bedürfen, ehe man aus denselben praktische Schlussfolgerungen zieht. Für letztere sind Zusammenstellungen, wie diejenigen des Herrn Petri, welche auf den wirklichen Ergebnissen des Betriebes beruhen, doch wohl zuverlässiger.

Für die weitere Klärung der vorliegenden Frage möchte ich auf die Vorträge des Amerikanischen Ingenieurs W. B. Dorsey, English and Amerikan Railroads compared, Newyork 1885, aufmerksam machen, in welchen auf Grund sehr sorgsam zusammengestellten statistischen Materiales aus den beiderseitigen Betriebsergebnissen der Jahre 1882—1885 nachgewiesen wird, dass die auf 1 t beförderten Gutes entfallenden Zugförderungs- und Bahnunterhaltungs-Kosten schon damals in England etwa doppelt so hoch als in Nordamerika waren, und dass ein Verkehr, wie ihn z. B. die Pennsylvaniabahn mit ihren schweren Zügen leistete, mit dem Englischen System der vielen leichten Züge überhaupt nicht hätte bewältigt werden können. Weiter sei erwähnt, dass im Jahre 1888/89 für jedes Tonnenkilometer beförderten Gutes die Nordamerikanischen Bahnen durchschnittlich 2,57 ₰, die Pennsylvaniabahn nur 1,95 ₰, die Preussischen Staatsbahnen aber 3,8 ₰ Fracht erhoben haben, trotzdem die Löhne dort etwa 3 Mal so hoch als hier sind.

Durch Vermehrung der Anzahl und Verminderung der Durchschnittsbelastung unserer Güterzüge würden trotz vermehrter Geschwindigkeit die Betriebskosten gesteigert und die Leistungsfähigkeit der Bahnen vermindert werden.

Eine Verringerung der Betriebskosten durch bessere Ausnutzung des Fahrmateriales und Personales, und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecken würde durch entsprechende Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit, ohne Verminderung, ja unter Vermehrung der durchschnittlichen Zuglast zu erreichen sein. Das klingt unmöglich, ist es aber keineswegs, wenn man die von Herrn Fränkel mit Recht bemängelte geringe Durchschnittsstärke unserer Güterzüge von nur 76 Achsen in Betracht zieht.

Die Amerikanischen Bahnen fahren ihre vielfach weit schwereren Güterzüge mit erheblich grösseren Durchschnittsgeschwindigkeiten als die Deutschen Bahnen, weil sie leistungsfähigere Lokomotiven besitzen*) und die Fahrzeit zweckmässiger auf die einzelnen Strecken vertheilen, wie in meinem Vortrage im Verein für Eisenbahnkunde am 8. September 1891**) näher nachgewiesen ist. In ersterer Richtung steht die versuchsweise Beschaffung leistungsfähigerer Güterzuglokomotiven für die Preussischen Staatsbahnen erfreulicherweise in Aussicht; in letzterer besteht kein Hinderniss, die Grundgeschwindigkeit der Güterzüge auf 40 km in der Stunde zu steigern, da bei gleichmässiger Anstrengung der Lokomotive ein Zug von 90 Lastachsen = 720 t Wagengewicht, welcher schon jetzt eine Steigung 1:200 von der Preussischen Normal-Güterzuglokomotive mit 16 km in der Stunde hinaufgefahren wird, auf ebener Strecke mit 40 km in der Stunde fahren würde. Ein Zug von 50 Lastachsen = 400 t Wagengewicht, welcher jetzt eine Steigung von 1:100 mit 15 km in der Stunde hinauffährt, würde die 40 km schon auf einer Steigung von 1:300 erreichen können. Mit leistungsfähigeren Lokomotiven würde die Geschwindigkeit auf den maassgebenden Steigungen, wie in Amerika, bis 20 km in der Stunde und auf den günstigeren Strecken entsprechend gesteigert werden können.

Schlussfolgerung: Wirthschaftliche Vortheile im Güterzugbetriebe sind auf möglichst vollständige Ausnutzung der Zugkraft und Steigerung der Fahrgeschwindigkeit auf den günstig gelegenen Strecken zu erreichen.

v. Borries,
Königlicher Eisenbahn-Bauinspektor.

---

*) S. Bute und v. Borries, Das Amerikanische Eisenbahnwesen in technischer Beziehung. Wiesbaden 1892. C. W. Kreidel's Verlag.

**) Glaser's „Annalen“ Bd. 29 vom 15. September 1891.

Das Französische Tarifwesen.

Seit mehreren Jahren haben die Französischen Eisenbahngesellschaften, einer auf einheitliche Gestaltung der Tarife dringenden Bewegung nachgebend, sich dazu verstanden, ihre grösstentheils auf Handelsrücksichten beruhende Tarifbildung auf einheitlicher kilometrischer Grundlage aufzubauen. Dadurch sind aber die Angriffe gegen die Eisenbahngesellschaften nicht verstummt; nur haben sie jetzt nicht die Bildung, sondern die Höhe der Tarife zum Gegenstande. Aus diesen Gründen und weil sich z. Zt. eine Neuregelung der rechtlichen Grundlage des Tarifwesens vorbereitet, hat das „Journal des transports“ Veranlassung genommen, dem Wesen und Werden der Französischen Tarife eine Reihe von Aufsätzen zu widmen, denen wir folgendes entnehmen:

Indem das Gesetz vom 11. Juni 1842 die grossen Linien des Hauptbahnnetzes vorzeichnete, behielt es der Aufsichtsbehörde das Recht vor, die zur Gewährleistung der Polizei, der Sicherheit, der Benutzung und Erhaltung der Eisenbahnen nebst Zubehör erforderlichen Maassnahmen und Bestimmungen auf dem Verordnungswege zu treffen. Später stellte das Gesetz vom 15. Juli 1845 die Eisenbahnen den Hauptlandstrassen gleich und setzte die ihre Erhaltung betreffenden Maassnahmen, sowie die Strafen für Zuwiderhandlungen fest. Endlich gehört die durch Artikel 9 des Gesetzes von 1842 vorgesehene, am 15. November 1846 erlassene und vom Staatsrath genehmigte Regierungsverordnung zu den rechtlichen Grundlagen des Eisenbahntransportwesens; sie theilt den Stoff in 8 Titel: Der erste betrifft die Strecke und Stationen, der zweite die Betriebsmittel, der dritte und vierte die Abfahrt- und Ankunftszeiten, die Zusammensetzung der Züge, die Signale und den Zugverkehr, der fünfte die Erhebung des Fahrgeldes, der Fracht und der Nebengebühren, der sechste die Befugnisse der Staatsaufsichtsbeamten, der siebente das Verhalten der Reisenden sowie der in keiner Beziehung zu den Eisenbahnen stehenden Personen, endlich der achte Bestimmungen verschiedener Art. Da diese Verordnung — wie ihre Begründung ausführt — auf alle Eisenbahnen anwendbar sein soll, so stellt sie nur allgemeine Grundsätze auf. Sie sichert den Betriebsgesellschaften die Bewegungsfreiheit, die man ihnen unbedingt lassen muss, wenn ihre Verantwortlichkeit ernstlich und den Thatsachen entsprechend sein soll. Neuen Gedanken und Fortschritten jeder Art, zu deren Erkenntniss und Verwirklichung die unmittelbar zur Leitung des Eisenbahnbetriebes berufenen Beamten mehr als andere geeignet sind, lässt sie freien Spielraum; endlich sichert sie der Aufsichtsbehörde die ihr gebührende Machtbefugniss, damit sie, wissenschaftlich und praktisch berathen, um so nützlicher im öffentlichen Interesse einwirken kann.

Ihre Ergänzung fand diese, das ganze Eisenbahnwesen regelnde Regierungsverordnung in dem Gesetze vom 13. April 1888, welches ein Gesetz von 1807, betreffend die Bewilligung gewisser Vorrechte an die Fuhrleute, abänderte; doch muss schon hier darauf hingewiesen werden, dass die stärksten Anklagen gegen die von den Gesellschaften angenommene Tarifbildung aus jener Zeit herrühren, wo sich die Eisenbahnen auf den in Art. 105 des Handelsgesetzbuches vorgesehenen Verfall beriefen. Durch geschickt gesammelte Beschwerden reizten einzelne Politiker das Volk gegen die Eisenbahngesellschaften auf und es hätte wenig gefehlt, so würde diese Frage mit einer Enteignung der Konzessionsgesellschaften geendigt haben.

Nicht nur die Bestimmungen der Gesetze vom 11. Juni 1842, vom 15. Juli 1845 und der Verordnung vom 15. November 1846 sind für die Eisenbahngesellschaften verbindlich, sondern diese sind auch den Vorschriften eines Bedingnissheftes, sowie den Ministerialerlassen, die in Ausführung der auf die Eisenbahnen anwendbaren Gesetze und grundlegenden Urkunden ergangen sind, unterworfen. Das Bedingnissheft der Gesellschaften enthält gewisse aus der Verordnung von 1846 entnommene Bestimmungen und ist wie diese in Titel eingetheilt; der erste betrifft die Linienführung und den Bau, der zweite die Unterhaltung und den Betrieb, der dritte die Konzessionsdauer, Verstaatlichung und Konzessionsentziehung, der vierte die Höchsttarife und Bedingungen für den Personen- und Güterverkehr, der fünfte die Verpflichtungen gegenüber der Militär- und Post-, sowie anderen öffentlichen Verwaltungen, der sechste die Konzessionsertheilung für Wettbewerbslinien, Zweigbahnen usw.

Die Ueberlegenheit der Eisenbahnen über die anderen Verkehrsmittel und die Unmöglichkeit, mit ihnen in Wettbewerb zu treten, legten der Aufsichtsbehörde die Pflicht auf, die von den Gesellschaften angewendeten Personen- und Gütertarife zu überwachen. Nach Art. 44 der Verordnung vom 15. November 1846 darf eine Gebühr irgend welcher Art erst auf Grund einer Bestätigung (homologation) des Ministers der öffentlichen Arbeiten seitens der Gesellschaften erhoben werden. Art. 49 fügt hinzu: „Wenn die Gesellschaft irgend eine Aenderung an den schon genehmigten Preisen vornehmen will, so hat sie davon dem Minister der öffentlichen Arbeiten Kenntniss zu geben; zu gleicher Zeit sind die Verfrachter durch Anschlag über die der ministeriellen Genehmigung unterbreiteten Aenderungen zu unterrichten. Einen Monat nach erfolgter Publikation des Anschlags können die genannten Gebühren erhoben werden, vorausgesetzt, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten sie inzwischen bestätigt hat. Waren vom Minister Aenderungen an einigen der ausgehängten Preise vorgeschrieben, so müssen die geänderten Preise von neuem ausgehängt werden und dürfen erst einen Monat nach erfolgter Anheftung des neuen Anschlags in Kraft treten.“

Endlich bestimmt Art. 48 des Bedingnissheftes folgendes: „Falls die Gesellschaft es für angemessen halten sollte, die Gebühren, die sie zu erheben ermächtigt ist, entweder für ihr ganzes Netz oder für einzelne Theilstrecken mit oder ohne Bedingungen unter die durch den Tarif bestimmten Grenzen zu ermässigen, so dürfen die ermässigten Sätze für Personen frühestens nach einem Vierteljahre, für Waaren frühestens nach einem Jahre wieder erhöht werden.“ Ferner: „Jede von der Gesellschaft vorgeschlagene Tarifänderung ist einen Monat vorher durch Anschlag bekannt zu machen; die Anwendung der geänderten Tarife darf gemäss den Vorschriften der Verordnung vom 15. November 1846 nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde stattfinden. Die Erhebung der Gebühren muss ohne Unterschied und ohne jede Begünstigung erfolgen. Jeder besondere Vertrag, der zur Wirkung hat, dass einem oder mehreren Versendern ein Nachlass von den genehmigten Tarifen bewilligt wird, ist ausdrücklich verboten; indessen ist diese Bestimmung nicht anwendbar auf Verträge, die etwa zwischen der Regierung und der Gesellschaft im Interesse der öffentlichen Dienstzweige vereinbart werden, auch nicht auf die Ermässigungen und Nachlässe, die etwa von der Gesellschaft den Armen bewilligt werden. Die bewilligten Tarifermässigungen beziehen sich nach Verhältniss auf das Bahngeld und auf den Beförderungspreis.“

Die Art. 44 und 49 des Erlasses von 1846 verleihen also dem Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht, die Preise, deren Erhebung die Gesellschaften beabsichtigen, zu bestätigen; zweifelhaft aber blieb es, ob der Minister demzufolge die Bestätigung verweigern könne, ohne sich dabei auf einen rechtlichen Grund zu stützen, oder ob er den Gesellschaften andere als die von ihnen vorgeschlagenen Gebühren vorschreiben könne. Lange behaupteten die Gesellschaften, dass die Bestimmungen der Verordnung von 1846, soweit sie den Verkehrsdienst betreffen, ungültig seien, da die durch die Gesetze von 1842 und 1845 vorgesehene Verordnung nur Maassnahmen für den technischen Betrieb und für die Sicherheit der Beförderung vorschreiben könne. Sie wollten also ihr ungeschmälertes Vorschlagsrecht behalten und die Bestätigung nur als eine urkundliche Eintragung, welche dem Minister die amtliche Feststellung der Nichtüberschreitung des gesetzlichen Tarifs gestattet, gelten lassen.

Um jeder weiteren Meinungsverschiedenheit vorzubeugen, fügte die Regierung in die 1857 umgearbeiteten Bedingnisshefte folgende Bestimmung ein: „Die Erhebung der Gebühren darf gemäss den Vorschriften der Verordnung vom 15. November 1846 nur mit Genehmigung des Ministers erfolgen.“ Seitdem mussten sich die Gesellschaften vor den vom Minister getroffenen Entscheidungen widerspruchslos beugen, mochte er nun die Genehmigung der vorgeschlagenen Tarife verweigern, oder erklären, dass er sie nur genehmigen könne, wenn die Gesellschaft in gewisse Aenderungen willige. Seit 1857 ist also der Minister der öffentlichen Arbeiten unbeschränkt darin, die Bestätigung, ohne welche die Gesellschaft keine Gebühr irgend welcher Art erheben darf, zu ertheilen oder zu versagen. Der Minister kann sogar eine bereits bewilligte Bestätigung zurückziehen, da diese für Ausnahmetarife nur bis auf weiteres gilt, um die Folgen von Irrthümern, die trotz aufmerksamer Prüfung im Augenblick der Bestätigung übersehen werden könnten, abzuwenden.

Nach den vorgenannten Art. 48 und 49 muss jeder Tarifvorschlag durch Aushang zur Kenntniss der Verfrachter gebracht werden. Seit 1880 wird eine amtliche Druckschrift mit allen Tarifvorschlägen und -Aenderungen seitens der Aufsichtsbehörde allen Handels- und Kunstgewerbekammern übersandt.

Ausserdem sind die Verwaltungs-Aufsichtskommissare beauftragt, eine Untersuchung anzustellen und deren Ergebniss in einem Bericht an die Oberinspektoren zusammenzufassen; letztere überreichen ihn mit ihren Bemerkungen dem Generalinspektor, der seinerseits sein Gutachten beifügt. Alle diese Berichte gehen alsdann an den Landes-Eisenbahnrath, der nach ihrer Erörterung sein Gutachten in dem Sinne abgibt, entweder die beantragte Genehmigung zu ertheilen, oder sie zu verweigern, oder Abänderungen vorzunehmen. Auf diese Weise sind die Rechte der Handeltreibenden und Frachtführer auf gleiche Weise geschützt; die Gesellschaften schlagen die Tarife vor, die Verfrachter erheben ihre Einwände und der Staat urtheilt um so unparteiischer, als er kein Interesse daran hat, die einen zum Nachtheil der anderen zu begünstigen.

Art. 42 des Bedingnissheftes bestimmt folgendes: „Zur Entschädigung der Gesellschaft für die Bauten und Ausgaben, zu denen sie sich durch das Bedingnissheft unter der ausdrücklichen Bedingung genauer Einhaltung aller Vorschriften verpflichtet, ertheilt ihr die Regierung die Ermächtigung, während der ganzen Konzessionsdauer die nachstehenden Bahngelder und Beförderungspreise zu erheben:

Beförderungsgegenstand	Bahngeld	Beförderungssatz	im ganzen
	Francs		
I. Für den Kopf und das Kilometer Personenzugverkehr:			
Reisende I. Klasse	0,067	0,033	0,10
„ II. „	0,05	0,025	0,075
„ III. „	0,037	0,018	0,055
(Kinder von 3 bis 7 Jahren bezahlen die Hälfte.)			
Hunde in Personenzügen	0,01	0,005	0,015
Güterzugverkehr:			
Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulesel, Zugthiere	0,07	0,03	0,10
Kälber und Schweine	0,025	0,015	0,04
Hammel, Schafe, Lämmer, Ziegen	0,01	0,01	0,02
(Diese Sätze verdoppeln sich, wenn die Beförderung auf Verlangen des Aufgebers in Personenzügen stattfindet.)			
II. Für die Tonne und das Kilometer Eilgut:			
Austern, frische Fische, Lebensmittel, Gepäckübergewicht und Waaren aller Klassen	0,20	0,16	0,36
Frachtgut:			
1. Klasse: Spirituosen, Oel, Tischlerholz, Farbholz und andere ausländische Hölzer, nicht genannte chemische Erzeugnisse, Eier, frisches Fleisch, Wildpret, Kaffee, Zucker, Drogen, Gewürze, Kolonialwaaren, Manufakturwaaren, Waffen	0,09	0,07	0,16
2. Klasse: Getreide, Korn, Mehl, Hülsenfrüchte, Reis, Mais, Kastanien und andere nicht benannte Lebensmittel, Kalk und Gips, Holzkohlen, Brennholz, Latten, Dachsparren, Bretter, Bohlen, Zimmerholz, Marmor in Blöcken, Alabaster, Erdharz, Baumwolle, Wolle, Wein, Essig, Getränke, Bier, trockene Hefen, Koks, Eisen, Kupfer, Blei und andere gereinigte oder ungereinigte Metalle, Gusseisen	0,08	0,06	0,14
3. Klasse: Hausteine und Steinbrucherzeugnisse, andere als Eisenerze, Roheisen, Salz, Bruchsteine, Mühlsteine, Thon, Ziegelsteine, Schiefer	0,06	0,04	0,10
4. Klasse: Steinkohle, Mergel, Asche, Mist, Dünger, Kalk- und Gipssteine, Pflastersteine, sowie Strassenbau- und Ausbesserungsmaterial, Eisenerz, Kiesel und Sand:			
für Strecken von 0 bis 100 km, wobei der Frachtsatz höchstens 5 Frcs. betragen darf	0,05	0,03	0,08
für Strecken von 101 bis 300 km, wobei der Frachtsatz höchstens 12 Frcs. betragen darf	0,03	0,02	0,05
für Strecken von mehr als 300 km	0,025	0,015	0,04
III. Für das Stück und das Kilometer Güterzugverkehr:			
Eisenbahn- oder Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 3 bis 6 t	0,09	0,06	0,15
Eisenbahn- oder Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 6 t	0,12	0,08	0,20
Lokomotiven von 12 bis 18 t Gewicht	1,80	1,20	3,00
„ „ mehr als 18 t „	2,25	1,50	3,75
Tender von 7 bis 10 t Gewicht	0,90	0,60	1,50
„ „ mehr als 10 t „	1,35	0,90	2,25
Zwei- oder vierrädrige Wagen mit einem Rücksitz und einer Sitzbank im Innern	0,15	0,10	0,25
Vierrädrige Wagen mit zwei Rücksitzen und zwei Sitzbänken im Innern, Omnibusse, Postwagen usw.	0,18	0,14	0,32
Zwei- oder vierrädrige Umzugswagen:			
a) leer	0,12	0,08	0,20
b) beladen, ausserdem für die Tonne und das Kilometer	0,08	0,06	0,14
IV. Leichenbeförderung Personenzugverkehr:			
Leichenwagen mit einem oder mehreren Särgen	0,36	0,28	0,64
Eine Leiche in einem besonderen Abtheil	0,18	0,12	0,30
Sonderzugverkehr:			
Beförderung im besonderen Wagen	0,60	0,40	1,00

Die Preise dieses gesetzlichen Tarifs gründen sich: 1. auf den Werth und den Grad der Bearbeitung der zu befördernden Gegenstände, 2. auf das Bedürfniss, das für den Verkehr der Waaren ebensowohl im Interesse des Erzeugers als auch des Verbrauchers besteht. Die zur Ernährung nothwendigen Waaren, wie Getreide, Mehl usw. sind demnach in eine weniger hohe Klasse eingesetzt als Gewürz, Kolonialwaaren usw., obgleich diese ebenso leicht zu befördern sind als jene. Ebenso verhält es sich mit Alkohol und Wein; obgleich ersterer nicht schwieriger als letzterer fortzuschaffen ist, befindet er sich wegen seines bedeutenderen Werthes in der ersten Klasse und Wein nur in der zweiten. Die gesetzlichen Waarenklassen waren indessen zu einfach, als dass sie den so verschiedenartigen Bedürfnissen von Handel und Gewerbe hätten Genüge thun können. Die Gesellschaften vertheilten daher die Waaren in neue Klassen, wobei sie sich nicht um die Gleichmässigkeit kümmerten, sondern die in ihrem Verkehrsgebiet vorherrschenden Bedürfnisse berücksichtigten; die neu aufgenommenen Sätze waren im allgemeinen niedriger als der gesetzliche Tarif. Die so eingerichteten allgemeinen Tarife waren äusserst biegsam und dadurch für Handel und Gewerbe sehr günstig; bis 1884 bildeten sie den Ausgangspunkt der Französischen Tarifbildung. Aber seit 1878 begeisterten sich gewisse Gesetzgeber für die unbedingte Gleichheit und verlangten gleichförmige Waarenklassen für alle Netze, sowie die Schaffung von rein kilometrischen Tarifen. Auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde stellten die Gesellschaften die Grundlagen dieser neuen Klasseneintheilung auf, wobei sie die Waaren in sechs Klassen gruppirten und kilometrische Frachtsätze, deren Anfangsgrundlagen mit der Entfernung abnehmen, erstellten.

Bei dieser neuen Klasseneintheilung wurden von den Waaren der bisherigen 1. Klasse oder ähnlichen 572 der neuen ersten, 168 der zweiten, 150 der dritten, 118 der vierten und 2 der fünften Gruppe; von den Waaren der 2. Klasse 137 der neuen zweiten, 165 der dritten, 191 der vierten und 48 der fünften Gruppe; die Waaren der 3. Klasse sämmtlich der neuen fünften Gruppe; endlich diejenigen der 4. Klasse sämmtlich der sechsten Gruppe zugetheilt. Die Ermässigung der gesetzlichen Tarife, welche mit der neuen Klasseneintheilung verbunden ist, äussert sich in der Weise, dass unter Annahme einer Gewichtsmenge von 1 0 0 kg und einer Entfernung von 300 km von den Waaren der 1. Klasse, die bisher 48 Frcs. zu zahlen hatten, 572 nur 46 Frcs., 168 nur 40 Frcs., 150 nur 34 Francs, 118 nur 28 Frcs. und 2 nur noch 22 Frcs., von den Waaren der 2. Klasse, die bisher 42 Frcs. bezahlten, 137 nur 40 Frcs., 165 nur 34 Frcs., 191 nur 28 Frcs. und 48 nur noch 22 Frcs. zu entrichten haben. Die Waaren der bisherigen dritten und neuen fünften Klasse zahlen für 1 000 kg auf 50 km 4 anstatt 5 Frcs., auf 100 km 8 anstatt 10 Frcs., auf 200 km 15 anstatt 20 Frcs. und auf 300 km 22 anstatt 30 Frcs. Endlich die frühere 4. und neue 6. Klasse, der bereits fallende Preise zuerkannt waren, erhält noch eine Ermässigung von 1 Frcs. für die Tonne bis 50 km und von 1,50 Frcs. bis 200 km.

Den Reisenden wurden bedeutende Ermässigungen durch Rückfahrkarten, Zeitkarten usw. zugestanden, und zwar in dem Maasse, dass die 1890 beförderten 211 30[illegible]889 Reisenden im ganzen nur 334 788 270 Frcs. bezahlten, während sie bei Anwendung der gesetzlichen Tarife 483 106 808 Frcs. hätten entrichten müssen.

Die genannten 6 Waarenklassen sowie die auf je eins der Netze anwendbaren 6 Preistafeln bilden die gegenwärtig gültigen allgemeinen Tarife. Die Anfangs- und Endsätze der Preistafeln, in Centimes für die Tonne und das Kilometer angegeben, sind aus der folgenden Uebersicht für jedes der 6 grossen Netze zu ersehen:

Netz	Anfangssatz für die Klasse						Endsatz für die Klasse					
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Nordbahn	16	14	12	10	8	8	15	12	10	8	6	3,5
Ostbahn	16	14	11	10	8	8	14	12	9	8	4	3
Mittelmeerbahn . .	16	14	12	0	8	8	8	6	5	4	4	2
Orléansbahn . . .	16	14	12	10	8	8	7	6	5	4	3	2,5
Südbahn	16	14	13	12	10	8	11	9	6	5	4	2,5
Westbahn	16	14	12	10	8	8	7	6	5	4	3	2,5

Von 3 Ausnahmen abgesehen, sind die Anfangssätze bei den 6 Gesellschaften gleich; anders verhält es sich mit den Endsätzen, weil hier die mit der Entfernung zunehmende Ermässigung der Sätze zur Geltung gelangt und jede Gesellschaft bei deren Feststellung auf die benutzbare Länge ihres Netzes Rücksicht nehmen musste; diese beträgt bei der Nordbahn 310, bei der Ostbahn 70, bei der Mittelmeerbahn 100, bei der Orléansbahn 770, bei der Südbahn 610 und bei der Westbahn 690 km.

Ausserdem haben die Gesellschaften eine gewisse Anzahl Ausnahmetarife (tarifs spéciaux) erstellt, die gegen gewisse Beeinträchtigungen der gewöhnlichen Bedingungen der allgemeinen Tarife Preisermässigungen bieten. Diese ehemals fast ausschliesslich für bestimmte Strecken erstellten Tarife sind seit der allgemeinen Tarifreform vermittelst gleichmässig kilometrischer Preistafeln auf alle Strecken der Netze ausgedehnt worden. Die Anfangssätze der Ausnahmetarife sind niedriger als diejenigen der allgemeinen Tarife und fallen auch schneller als bei diesen, wie die folgende Uebersicht zeigt:

Netz	Zahl der Ausnahmetarife	Anfangssätze Cts.	Endsätze Cts.
Nordbahn	6	10 — 4	6 — 1,5
Ostbahn	9	10 — 4	6 — 2
Mittelmeerbahn . . .	7	9 — 8	4 — 2
Orléansbahn	9	16 4,5	5 — 2
Südbahn	9	14 — 5	2
Westbahn	9	10 — 5	3 — 1,5

Ein Vergleich der Sätze untereinander würde kein Interesse bieten, da jede Gesellschaft vermittelst einer besonderen Klasseneintheilung im allgemeinen eine solche Preistafel angenommen hat, dass sie sich derjenigen der Anschlussbahn möglichst nähert.

Ausserdem bewilligen die Ausnahmetarife für bestimmte Strecken feste Preise, die noch niedriger als die kilometrischen Sätze sind; man hat lange Zeit behauptet, dass diese Preise (prix de gare à gare) nur zu dem Zweck erstellt seien, um gewisse Handel- oder Gewerbetreibende zum Schaden anderer zu begünstigen. Es war indessen nicht schwer zu beweisen, dass diese Ermässigungen keinen andern Zweck haben, als auf bestimmten Strecken, die schon einen Verkehr haben, diesen noch zu vermehren, ohne dabei die allgemeinen Kosten zu übertreiben.

Das Tarifwesen gründet sich demnach in Frankreich:

1. auf allgemeine Tarife, welche alle zu befördernden Erzeugnisse und Waaren in 6 Gruppen eintheilen. Die Preise gelten von 50 kg ab für je 10 kg. Für jede Schädigung, die den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung der Waaren zum Gegenstand hat, muss von den Gesellschaften voller Ersatz geleistet werden;

2. auf die Ausnahmetarife mit kilometrischen oder festen Sätzen, die Ermässigungen bieten, dafür aber besondere Bedingungen aufstellen; die üblichsten sind die Erhöhung der gewöhnlichen Lieferfrist und die Haftpflicht-Befreiung für Beschädigung und Gewichtsverminderung, sofern sie nicht aus einem dem Frachtführer zur Last zu legenden Vergehen herrühren.

Aus den Denkschriften,

betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Preussischen Staates *)

1. Gramenz-Bublitz.

Die Zweigbahn Gramenz-Bublitz soll den nördlich und östlich der Eisenbahnlinie Belgard-Neustettin gelegenen Landestheil der Provinz Pommern erschliessen und insbesondere der Kreisstadt Bublitz mit 4 700 Einwohnern, lebhaftem Handelsverkehr und nicht unbedeutendem Gewerbebetrieb den langentbehrten Schienenanschluss gewähren.

Die Länge der (im Regierungsbezirk Cöslin belegenen) Bahnlinie beträgt ungefähr 20,8 km.

Das Verkehrsgebiet der neuen Bahn umfasst etwa 280 qkm mit 15 000 Einwohnern, welche sich hauptsächlich von dem Betriebe der Landwirthschaft und Viehzucht sowie ihrer Nebengewerbe ernähren.

Der Bau der Bahn wird der Landwirthschaft erhebliche Vortheile bringen und auch zur Belebung der gewerblichen Thätigkeit beitragen, insbesondere für die Stadt Bublitz, welche in ihrer bisherigen Abgeschlossenheit sich nicht weiter entwickeln konnte.

Die auf 124 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten fallen den Interessenten zur Last, die auf die Herstellung der Bahn staatsseitig zu verwendenden Baukosten betragen rund 95 000 für das Kilometer.

2. Schivelbein-Polzin

Die von Schivelbein an der Eisenbahn Stargard i P.-Belgard nach Polzin geplante Stichbahn soll den östlich der Strecke Ruhnow-Belgard gelegenen Landestheil der Provinz Pommern und insbesondere die Stadt Polzin mit schon jetzt lebhaftem Handelsverkehr und Gewerbebetrieb an das Bahnnetz anschliessen.

Die ungefähr 4, km lange Linie liegt im Regierungsbezirk Cöslin.

Den Haupterwerbszweig der Bevölkerung bildet der Betrieb der Landwirthschaft und Viehzucht und ihrer Nebengewerbe. Industrielle und gewerbliche Thätigkeit hat sich bisher in nur geringem Umfange entwickelt.

Im Stadt- und Schlossbezirk Polzin befindet sich eine Maschinenbauanstalt, Tuchfabrik mit Spinnerei, Spritfabrik, Brauerei, Wagenbauanstalt und mehrere Gerbereien; in den übrigen Ortschaften des Verkehrsgebietes eine Stärkefabrik, mehrere Wind- und Wassermühlen, Ziegeleien, Spiritusbrennereien und Molkereien usw.

In der Gegend von Polzin findet sich Raseneisenstein und Kalk; letzterer wird schon jetzt theilweise ausgebeutet. Ausserdem besitzt Polzin eisen- und kohlensäurehaltige Quellen, welche alljährlich von einigen hundert Badegästen aufgesucht werden.

Die Baukosten betragen rund 100 80 für das Kilometer, abgesehen von den ausschliesslich den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten.

3. Stettin-Jasenitz

Die im Regierungsbezirk Stettin der Provinz Pommern von Stettin nach Jasenitz geplante Zweigbahn ist dazu bestimmt, den Vorstädten und Vororten von Stettin sowie den sich am linken Oderufer bis Ziegenort hinziehenden Städten, ländlichen Ortschaften und zahlreichen industriellen Anlagen die Möglichkeit zu gewähren, ihre Erzeugnisse schneller und billiger als bisher in den Verkehr zu bringen und die nothwendigen Bedürfnisse und Rohmaterialien auf dem billigsten Wege zu beziehen.

Die Bahn hat einschliesslich einer von Zabelsdorf nach Grabow-Bredow anzulegenden Abzweigung von 1,4 km eine Länge von ungefähr 29,2 km.

Das engere Verkehrsgebiet der Bahnlinie, am südwestlichen Theile der Stadt Stettin beginnend und deren Vororte berührend, zieht sich nordöstlich an dem linken Oderufer entlang bis zum Papenwasser, in dessen Nähe Jasenitz liegt. Es umfasst etwa 60 qkm mit rund 108000 Einwohnern.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landstrichs bieten ein erfreuliches Bild fortschreitender Regsamkeit und Entwickelung in den schon jetzt vorhandenen zahl- und umfangreichen gewerblichen Anlagen, wie: Ziegeleien, Maschinenfabriken, Lokomotivbau- und Schiffsbauanstalten, Dampfmahlmühlen, Brauereien, Cement- und Zuckerfabriken, chemischen Fabriken usw.

Der gut gepflegte Boden liefert ausser Rüben für die Zuckerfabriken hauptsächlich Getreide und Kartoffeln. Für die Viehzucht sind ausgedehnte Wiesenflächen zur Gewinnung von Viehfutter vorhanden.

Der Bezug von Rohmaterialien, Fabrikations- und Gebrauchsgegenständen ist daher schon jetzt ein erheblicher und

*) Siehe den in Nr. 27 S. 283 d. Ztg. abgedruckten Gesetzentwurf (§ 1 Nr. I).

wird sich nach Herstellung der neuen Bahn, die auch den Bezug der Schlesischen Steinkohle erleichtern wird, noch bedeutend steigern. Zur Zeit bildet hauptsächlich die Oder das Verkehrsmittel, auf der die auf der Eisenbahn ankommenden Güter den grossen industriellen Anlagen durch Trajektdampfer zugeführt werden. Wenn aber im Winter die Oder längere Zeit zugefroren ist, sind die Fabriken jetzt lediglich auf den theuren und nicht leistungsfähigen Landweg angewiesen.

Von den für den Bahnverkehr wichtigen Orten mit industriellen und gewerblichen Anlagen sind zu erwähnen:

1. im Stadtkreise Stettin: Pommerensdorf (städtische Gasanstalt, Chamottefabrik, chemische Fabrik, Spiritusbrennereien und Brauereien); Alt- und Neu-Torney (Brennerei, Brauerei, Asphaltfabrik, Artillerielaboratorium und Depot nebst Pulvermagazinen); Westend (Kartonnagen- und Pappwaarenfabrik, Molkerei); Vorstadt Grünhof (Nähmaschinenfabrik und Eisengiesserei, mehrere Brauereien, Steinhauereien mit Handel von Grabdenkmälern, Asphalt- und Dachpappenfabrik, lebhafter Kolonialwaarenhandel);
2. im Kreise Randow: Zabelsdorf (zahlreiche Ziegeleien); Stadt Grabow (Brauerei, Schneidemühle mit Kunsttischlerei, lebhafter Kolonial- und Manufakturwaarenhandel, Schiffsbauanstalt); Bredow (Brauerei, Zuckerfabrik, Cementfabrik, die Lokomotiv-, Schiffsmaschinen- und Schiffsbauanstalt Vulkan, Dampfmahlmühlen); Stolzenhagen, Glienken (bedeutende Cementfabrik und zahlreiche Ziegeleien); Scholwin (Ziegeleien, grosse chemische Fabrik); Stadt Pölitz (Cigarrenfabrik, Ziegeleien, Töpfereien, erheblicher Kolonial-, Manufakturwaaren-, Holz- und Viehhandel); Jasenitz (Dampfmühle, Dampfbrennerei, Fabriken für Torfstechmaschinen, Schneidemühle für Bretter und Bauhölzer).

Die den Betheiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten sind auf 748 000 ℳ geschätzt. Das für den Bau der Bahn veranschlagte Kapital beträgt abzüglich der Grunderwerbskosten rund 181 500 ℳ für das Kilometer.

4. Geestemünde-Stade.

Durch die geplante Eisenbahn von Geestemünde über Bremervörde nach Stade sollen die Kreise Geestemünde, Bremervörde und Stade, sowie Theile der Kreise Lehe und Neuhaus a. d. O. des Regierungsbezirks Stade der Provinz Hannover dem Verkehr erschlossen und mit der Regierungshauptstadt Stade in bessere Verbindung gebracht, auch die Entfernungen zwischen den Unterweser-Hafenorten Geestemünde und Bremerhafen einerseits, sowie Hamburg und den weiter östlich und südöstlich belegenen Handelsplätzen andererseits gegenüber dem jetzigen Schienenwege über Bremen in erwünschter Weise abgekürzt werden.

Die Bahn hat einschliesslich eines rund 1,2 km langen Hafenanschlussgeleises zu Bremervörde eine Länge von ungefähr 69,2 km.

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst etwa 1 300 qkm mit rund 87 000 Einwohnern.

In dem berührten Landstrich, in welchem namentlich Landwirthschaft, Viehzucht und Forstwirthschaft betrieben wird, haben die wirthschaftlichen Verhältnisse sich seither nicht gedeihlich entwickeln können, da der Bezug derjenigen Hilfsmittel, wie Kunstdünger, Mergel usw., deren der Boden besonders bedarf, um höhere und lohnende Erträge zu liefern, sehr schwierig und kostspielig ist, und die gewonnenen Erzeugnisse an Körnerfrüchten, Kartoffeln, Vieh, Holz und Torf nur mit grossen Opfern an Zeit und Geld bis zur nächsten Absatzstelle befördert werden können. Unter dem Mangel eines billigen und leistungsfähigen Verkehrsweges hat auch die gewerbliche Thätigkeit der Bevölkerung gelitten. Wird von den bereits an der Eisenbahn belegenen Hafenorten Geestemünde und Bremerhafen, dem Flecken Lehe und der Stadt Stade abgesehen, so sind, ausser einigen Ziegeleien, Brennereien, Windmühlen, Torfstreufabrik, Molkerei, Packkorbmacherei mit mässigem Betriebe, an grösseren gewerblichen Anlagen im Verkehrgebiet nur einige Handelsmühlen mit Wasser- und Dampfkraft und eine Glasfabrik vorhanden.

Die wichtigsten Ortschaften des Verkehrsbezirks sind: Geestemünde (15 500 Einwohner, Marineartilleriedepot, Minendepot, Schiffsbauanstalten, Eisengiessereien, Maschinenfabrik, Dampfsägerei, Brennereien, Dampfbäckerei, Fischräuchereien, Petroleumtanksbetriebe, Gas- und Wasserwerk, Viehmärkte); Bremerhafen (14 900 Einwohner, Schiffsbauanstalten, Petroleumtanksbetrieb). Geestemünde und Bremerhafen bilden zugleich die Vermittelungspunkte für den grossen überseeischen Verkehr, der vornehmlich durch die bedeutenden Dampfschiffsgesellschaften „Norddeutscher Lloyd“ und „Hansa“ bedient wird. Ferner sind zu erwähnen: Lehe (14 500 Einwohner, Dampfsägerei, Dampfmühlen, Windmühlen, Bierbrauereien, Branntweinbrennerei, Viehmärkte); Bremervörde (3 000 Einwohner, Handelsmühle, Windmühle, Brauerei, Brennereien, Molkerei, Wollspinnereien, Torfstreufabrik, Pferde-, Vieh- und Schweinemärkte); Stade (10 200 Einwohner, Saline, Eisengiesserei und Maschinenfabrik, Holzsägerei, Ziegeleien, Mälzerei, Bierbrauereien, Brennereien, Wassermühle, Schiffsbauanstalt, Spinnerei und Färberei, Gasanstalt).

Die Baukosten der Bahn sind abzüglich der von den Interessenten aufzubringenden, auf rund 387 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten auf 6 440 000 ℳ gleich rund 93 100 ℳ für das Kilometer ermittelt.

5. Paderborn-Büren.

Durch die geplante Eisenbahn von Paderborn an der Strecke Soest-Altenbeken nach Büren soll dem bisher vom Bahnverkehr abgeschnittenen Almethal der von seinen Bewohnern seit Jahren erstrebte und von den Provinzialbehörden dringend befürwortete Schienenanschluss gewährt werden.

Die ungefähr 25 km lange Linie liegt in ihrer ganzen Ausdehnung im Regierungsbezirk Minden der Provinz Westfalen.

Bei Bearbeitung des Entwurfs und insbesondere bei Wahl der Lage des Endbahnhofs ist auf die Möglichkeit eines demnächstigen weiteren Ausbaues des Nebenbahnnetzes der Gegend Rücksicht genommen.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst gegen 280 qkm und, einschliesslich der Stadt Paderborn, rund 34 000 Einwohner, welche vorwiegend Land- und Forstwirthschaft und Viehzucht betreiben. Die Industrie konnte bei dem bisherigen Mangel an leistungsfähigen und billigen Verkehrswegen noch zu keiner grossen Bedeutung gelangen.

Von grösseren Orten des Verkehrsgebiets sind, abgesehen von Paderborn (18 000 Einwohner), anzuführen: Wewer (Mehlmühle, Ziegeleien und Steinbrüche); Nord- und Kirchborchen (Mehlmühle, Ziegeleien, Herstellung sogen. Französischer Dachfalzziegeln, Steinbrüche); Obern- und Niedern-Tudorf (Mehlmühlen, Ziegelei, Kalkbrennerei, Steinbrüche, Holzhandel); Wewelsburg (Mehl-, Buchenöl-, Knochen- und Sägemühle, Steinbrüche, Schweinezucht); Brenken (Sägemühle, Packpapier- und Pappdeckelfabrik, Handel mit Schafen, Wolle, Holz und Getreide); Steinhausen; Büren (Kreisort mit Landrathsamt, Holzsägewerk mit Dampfbetrieb, Handel mit Schafen, Wolle, Getreide und Holz); Siddinghausen (Holzschneidemühle); Harth (Drahtstiftfabrik); Haaren (Kalköfen, Ziegeleien, Mehlmühle); Leiberg (Säge- und Mehlmühle); Wünnenberg (Ziegeleien).

Aus dem Verkehrsgebiet der geplanten Eisenbahn führen zwar gute Wege nach den Stationen Paderborn, Salzkotten und Geseke; die Benutzung derselben ist jedoch wegen der weiten Entfernungen und der vielfach starken Steigungen mit erheblichen Kosten und Schwierigkeiten verbunden, so dass eine gewinnbringende Verwerthung der land- und forstwirthschaftlichen Erzeugnisse und der vorhandenen Bodenschätze nicht möglich ist. Von der neuen Eisenbahn können daher die günstigsten Wirkungen auf die Entwickelung der Gegend erwartet werden. Für die Landwirthschaft wird sie den Bezug von künstlichen Düngemitteln erleichtern, wodurch der Acker ertragsfähiger gemacht und die Ausfuhr an landwirthschaftlichen Erzeugnissen gesteigert werden wird. Die erleichterte Abfuhr des Holzes aus den Wäldern auf bedeutend kürzeren Wegen wird den Holzhandel heben und eine Vermehrung des Einschlags und Absatzes zur Folge haben. Bei dem grossen Holzreichthum des Landstrichs wird auf die Anlage von Holzschneidewerken, Holzschleifereien, Cellulosefabriken, Holzessigfabriken usw. gerechnet werden können.

Das staatsseitig aufzuwendende Baukapital für die ungefähr 25 km lange Bahnlinie beläuft sich (ausschliesslich der von den Betheiligten zu tragenden Grunderwerbskosten) auf rund 131 600 ℳ für das Kilometer.

6. Bierfeld-Türkismühle.

Nachdem durch Gesetz vom 10. Mai 1890 der Bau einer Eisenbahn von Hermeskeil nach Wemmetsweiler genehmigt worden, ist zur weiteren Erschliessung des Hochwaldes eine Verbindung dieser Linie mit der Rhein-Nahebahn bei Türkismühle in Aussicht genommen.

Die rund 16 km lange Bahn liegt zum Theil im Regierungsbezirk Trier der Preussischen Rheinprovinz, zum Theil (9,4 km) in dem zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Fürstenthum Birkenfeld.

Von grösseren Ortschaften sind neben dem Eisenwerk Mariahütte (Kunstgiesserei, Inoxidirwerk) zu erwähnen auf Preussischem Gebiet Otzenhausen und auf Oldenburgischem Gebiet Sötern.

Das weitere Verkehrsgebiet, zu welchem auch die nächstliegenden Orte des Prims- und Nahethales, sowie Ortschaften des nördlichen Theiles des Kreises Ottweiler gehören, erstreckt sich auf etwa 80 qkm mit rund 5 000 Einwohnern. Der zu erschliessende Landestheil zeigt wirthschaftlich ein ähnliches Bild wie die von der Linie Hermeskeil-Wemmetsweiler durch-

schnittene südliche Abdachung des Hochwaldes. Feldfrüchte, Holz und Vieh sind die vornehmlichsten Erzeugnisse des Landes; daneben finden sich an verschiedenen Stellen abbauwürdige Eisenerz-, Feldspat- und Porphyrlager.

Im Versand werden der neuen Bahn vornehmlich Grubenholz und Lohe, Erzeugnisse der Landwirthschaft, Vieh und Gusswaaren zufliessen, während der Empfang vornehmlich in Brotfrucht, künstlichen Dungstoffen, Rohmaterialien, Steinkohlen, Kolonialwaaren usw. bestehen wird.

Die Baukosten der Bahn sind, ausschliesslich der zu rund 234 000 ℳ anzunehmenden Grunderwerbskosten, auf rund 180 600 ℳ für das Kilometer veranschlagt.

Bei den neuerdings angestellten Ermittelungen hinsichtlich Führung der Bahntrasse wurde festgestellt, dass die Primsthallinie, welche den Anschluss des Ortes Mettnich ermöglicht, vor der Linie durch das Lösterbachthal in wirthschaftlicher Hinsicht den Vorzug verdient.

Die Primsthallinie soll daher zur Ausführung gebracht werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und der Reichsrath.

Die meisten Landtage haben ihre Session geschlossen, die übrigen werden dieselbe wahrscheinlich noch in der Charwoche beschliessen. Wir werden daher deren Verhandlungen über die verschiedenen Eisenbahnfragen nun bald zusammenstellen können. Nach Ostern tritt der Reichsrath wieder zu einer Nachsitzung zusammen, an welchen mehrere Eisenbahnvorlagen gelangen werden und zwar vor allem eine solche über die bereits landtäglich genehmigten Wiener Verkehrsanlagen, insbesondere die Stadtbahn, dann diejenige über die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg (siehe weiter unten) und in Verbindung damit die über die Murthalbahn, für deren Bau die Regierung einen Beitrag von 400 000 fl. leisten will; ferner eine Vorlage, betreffend die Rückzahlung des der Bozen-Meraner Bahn gewährten Staatsvorschusses von einer Million Gulden, wovon 60 000 fl. bereits abgezahlt wurden durch die Garantie eines grösseren Anlehens, welches auch Investitionszwecken dienen soll; endlich das Uebereinkommen mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, wonach zum Zwecke der Prioritätenumwandlung, sowie zur Zurückzahlung der Bauvorschüsse, welche die Regierung im Laufe der letzten Jahre gewährt hat und die sich auf ungefähr 3 Millionen Gulden belaufen, ein 4 % Anlehen im Nominalbetrage von 24 Millionen Gulden aufgenommen werden soll.

Die Ungarische Budgetdebatte und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn.

In dieser Debatte wurden seitens der Opposition Verdächtigungen wegen des Ankaufes des Ungarischen Linien dieser Bahn vorgebracht. Finanzminister Dr. Wekerle erinnerte, dass er schon im Finanzausschusse über die Affaire interpellirt wurde und auf das Bestimmteste erklärt habe, dass dessen Angaben der Wahrheit nicht entsprechen. Es sei wahr, dass die Regierung für die Verstaatlichung des Ungarischen Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft einen hohen Preis bezahlt hat; sie habe dies jedoch gethan, weil sie die Ziele der Ungarischen Verkehrspolitik realisiren wollte und dies ohne die Verstaatlichung nicht möglich gewesen sei. Nunmehr sei es jedoch möglich, die Zwecke und Ziele der Ungarischen Kommunikationspolitik nach allen Richtungen zur Geltung zu bringen. Nicht nur auf Grund meiner politischen Reputation, fährt der Minister mit erhobener Stimme fort, sondern auch kraft meiner Reputation als Privatmann erkläre ich hiermit, dass bei diesen Verhandlungen weder direkt noch indirekt auf irgend eine Weise und von irgend jemandem für Nebenzwecke auch nur ein Kreuzer gefordert oder gegeben worden wäre.

Der Entwurf des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements.

Wir theilten kürzlich mit, dass eine Agitation gegen die §§ 51 und 61 dieses Entwurfes im Werke ist.

Während nämlich der § 51 des Deutschen Betriebsreglements es den Eisenbahnen zur Pflicht macht, dem Versender von Frachten stets die billigste Route bekanntzugeben und das Frachtgut auf der billigsten Route zu befördern, geschieht dies im Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglement nicht. Hier wird dies dem Ermessen der Bahnverwaltungen überlassen und nur bei grobem Verschulden die Bahnverwaltung verantwortlich gemacht. Der zweite Beschwerdepunkt betrifft den § 61, welcher die bisher in unserem Reglement gestattete dreijährige Reklamationsfrist auf ein Jahr herabsetzt. Das K. K. Handelsministerium hat die Abänderung dieser beiden Paragraphen der Vorlage angeordnet und wird dieselbe den Berathungsgegenstand der nächsten Direktorenkonferenz bilden.

Umwandelung der Kaschau-Oderberger Prioritäten.

Das Ungarische Finanzministerium verlautbarte folgende Kundmachung: Die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft wünscht den aus der auf Grund des Gesetzartikels XVII vom Jahre 1888 emittirten 4,5 % vereinigten Prioritätsanleihe einiger Ungarischen Eisenbahnen zu ihrer Last noch aushaftenden Theilbetrag zu tilgen, die diesem Theilbetrage entsprechenden Obligationen werden daher bei der am 1. April d. J. abzuhaltenden Verloosung der obbezeichneten Anleihe zur am 1. Juli dieses Jahres erfolgenden Rückzahlung verloost werden. Die Nummern der gezogenen Obligationen werden seitens der Königlich Ungarischen Lottodirektion in gewohnter Weise veröffentlicht werden.

Einheitliche Aufstellung der Brückenprobe-Protokolle,

Mit dem Erscheinen der Brückenverordnung vom 15. September 1887 hat sich das Bedürfniss ergeben, auch die Brückenprobe-Protokolle einheitlicher und einfacher zu gestalten. Die K. K. Generalinspektion hat in einem diesbezüglichen im „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 39 d. J. enthaltenen Erlasse zwei Beilagenmuster A und B aufgestellt, welche allen diesfälligen Anforderungen entsprechen und die Schreibarbeit wesentlich vereinfachen. Von diesen mit der umständlichen Anweisung über deren Benutzung begleiteten Beilagen betrifft A das „Verzeichniss der Objekte und der bei den Proben vorgefundenen Einsenkungen“, dagegen B die Momentwirkung des Belastungszuges für alle vorkommenden Brückenstützweiten“.

Kontrole der Desinfektion der Eisenbahnwagen nach Viehtransporten.

Seitens der Aufsichtsorgane der K. K. Oesterreichischen Generalinspektion wurde die Wahrnehmung gemacht, dass die zur Desinfektion bestimmten Wagen nicht sofort nach ihrem Einlangen, bezw. nach ihrer Ausladung, sondern erst nach vollendeter Desinfektion in das Kontrolbuch eingetragen werden. Infolgedessen lässt sich aus diesem Buche nicht feststellen, ob nichtdesinfizirte Wagen am Platze sind, bezw. ob bei denselben die 48 stündige Desinfektionsfrist abgelaufen ist oder nicht. Die Abstellung dieses Vorganges wurde angeordnet.

Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Das Gesetz über die Subvention dieser Gesellschaft, dessen Berathung stürmische Scenen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause hervorgerufen hatte, wurde bereits sanktionirt. Gemäss dem mit der Regierung geschlossenen Uebereinkommen hat dieselbe das Recht, zwei Mitglieder in den Administrationsrath der Gesellschaft zu ernennen. Es wurde ein Fabrikant und der Betriebsdirektor-Stellvertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen, Hofrath Ritter v. Pichler, hierzu ernannt. Selbst ein oppositionelles Blatt bemerkt diesfalls: „Die Regierung hat bei der Wahl beider Persönlichkeiten eine sehr glückliche Hand gehabt, namentlich hat sich Hofrath v. Pichler als früherer Direktor der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und als Fachschriftsteller einen wohlbegründeten Ruf erworben und wird der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, namentlich im Tarifwesen, erspriessliche Dienste leisten.“

Die Vorlage Eisenerz-Vordernberg.

Der Kostenvoranschlag dieser Bahn musste überschritten werden, weil die geologischen Gutachten bezüglich der Terrainformationen sich als irrig erwiesen haben. Man hatte nämlich angenommen, dass man im Tunnel durchweg festes Gestein zu beseitigen haben werde, thatsächlich stiess man aber bald nach der Inangriffnahme der Bohrungen auf Rutschterrain. Dies hatte die Folge, dass unvorhergesehene Anlagen für den Wasserabfluss hergestellt, insbesondere aber weit stärkere und darum auch kostspieligere Ausmauerungen im Tunnel durchgeführt werden mussten, als veranschlagt worden war. Daraus ergab sich ein bedeutendes Mehrerforderniss, welches seit kurzem definitiv feststeht. Dasselbe beziffert sich mit rund 1,8 Millionen Gulden und muss natürlich gedeckt werden. Die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg ist fast ausschliesslich mit Hilfe der Staatsgarantie geschaffen und der Bau der Bahn selbst von den Organen der Regierung, und zwar von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, durchgeführt worden, welche die schwierigen Aufgaben in ausgezeichneter Weise gelöst hat. Zur Beschaffung des ursprünglich festgesetzten Kapitals wurden 4 % Prioritäten im Nominalbetrage von 3 Millionen Gulden, ferner 5 000 Prioritätsaktien im Nominalbetrage von 1 Million und 3 500 Stammaktien im Nominalbetrage von 700 000 fl. geschaffen. Die Staatsverwaltung garantirte für die ersten 75 Jahre der Konzessionsdauer ein jährliches Reinerträgniss von 166 687 fl., für den Rest der Konzessionsdauer ein Reinerträgniss von 89 941 fl. Ueberdies verpflichtete sich das Land Steiermark für die Dauer von

20 Jahren zu einer jährlichen Beitragsleistung von 20 000 fl. Die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg befindet sich im Staatsbetriebe, ist also auch eigentlich eine Staatsbahn. Die Regierung wird nun, wie oben bemerkt, dem Reichsrathe eine Vorlage unterbreiten, um die Ueberschreitung des ursprünglichen Baupräliminares um 1,8 Millionen Gulden dadurch zu decken, dass neue 4 % Prioritäten im Betrage von 2 Millionen Gulden Nennwerth ausgegeben und zur Verzinsung und Tilgung dieses Betrages die Staatsgarantie im entsprechenden Maasse erhöht werde. Es sollen aber auch die Bestimmungen über die Einlösung der Bahn geändert und die raschere Uebernahme der letzteren vorbereitet werden. Der Landesausschuss von Steiermark hat sich bereit erklärt, statt der 20jährigen Annuitäten der Regierung sofort den kapitalisirten Betrag von 330 000 fl. zur Verfügung zu stellen und der Landtag ist dem inzwischen auch bereits beigetreten.

Quartalverzeichniss der vom Ungarischen Handelsministerium ertheilten Vorkonzessionen.

Im amtlichen Eisenbahnblatte („Vasùti és közlekedési-Közlöny") werden die darin in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. veröffentlichten Konzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten zusammengestellt. Nicht weniger als 23 solcher Vorkonzessionen wurden sämmtlich auf die Dauer eines Jahres ertheilt bezw. wieder auf ein Jahr (nur eine auf ein halbes Jahr) verlängert. In diesem Verzeichniss ist das Datum, die Geschäftszahl, die Strecke mit dem Ausgangs- und Endpunkte und die Namen der Konzessionäre angegeben. Es wäre aber wünschenswerth, dass auch die ungefähre Länge der konzessionirten Strecken angegeben würde, da man sich daraus allein ein Bild von der diesfälligen Bewegung gestalten kann. Es wäre aber auch ein zweites Verzeichniss darüber erwünscht, welche von den früher ertheilten Vorkonzessionen wirklich realisirt wurden.

Betriebseinnahmen im Monat Februar d. J.

In jenem Monate hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren. Im Monate Februar 1892 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 7 604 551 Personen und 7 023 360 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 20 489 552 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 740 fl. Im gleichen Monat 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 5 711 460 Personen und 7 204 831 t Güter, 22 253 208 fl. oder für das Kilometer 829 fl., daher ergibt sich für den Monat Februar d. J. eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses um 10,7 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 2 Monaten 1892 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 41 784 935 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 42 691 122 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 27 685 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 828 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die erwähnte Periode 1892 auf 1 509 fl. gegen 1 591 fl. im Vorjahre, d. i. um 82 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1892 auf 9 054 fl. gegen 9 546 fl. im Vorjahre, d. i. um 492 fl., mithin um 5,2 % ungünstiger.

Von den im „Verordn.-Bl." aufgezählten 125 Bahnen haben nach den Einnahmeziffern der ersten 2 Monate 1892 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses die höchsten Ziffern:

Wiener Verbindungsbahn	90 180 fl.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	39 366 „
Kaschau-Oderberger Bahn, Oesterreichische Strecke	30 606 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	25 542 „
Leoben-Vordernberger Bahn . . .	22 134 „

Nachdem auf sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Februar d. J., wie oben bemerkt, 20 489 552 fl. und auf den Ungarischen Bahnen allein (Nr. 27 S. 286 d. Ztg.) 12 125 089 fl. eingenommen wurden, so betrugen die Einnahmen der Oesterreichischen Bahnen allein den Rest von 8 364 463 fl.

Nichtausdehnung der Steuerfreiheit einer konzessionirten Eisenbahn auf deren Bauunternehmer (Rechtsfall).

Der Bauunternehmer der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg beschwerte sich über die ihm auferlegte Erwerbsteuer, weil die der Alpinen-Montangesellschaft als Konzessionärin laut der Konzessionsurkunde gewährte Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer dem Unternehmen überhaupt ertheilt worden sei, was nicht nur für den Betrieb, sondern auch für den Bau zu gelten habe. Diese Beschwerde wurde vom K. K. Verwaltungs-Gerichtshofe mit Entscheidung vom Jahre 1890 aus folgenden Gründen abgewiesen: In der fraglichen Konzession ist ausdrücklich bestimmt, dass die Bauarbeiten abgesondert von der Geldbeschaffung, im Offertwege zu vergeben sind, wodurch der Bau in eigener Regie ausgeschlossen und zugleich der Unterschied zwischen der konzessionirten Bahn und der bezüglichen Bauunternehmung festgestellt erscheint. Als Unternehmer im Sinne der Konzession kann nur diese Lokalbahn, keinesfalls aber deren Bauführer, resp. Bauunternehmer verstanden werden; wenn der Bau einem dritten Unternehmer überlassen wird, so ist die Ausführung dieses Baues für sich das Unternehmen des Bauführers, welches vollständig von der Unternehmung des Eisenbahnkonzessionärs verschieden ist, und daher jener die für letztere bestehende Steuerfreiheit nicht ohne weiteres für sich in Anspruch nehmen kann. Schliesslich nöthigt auch der Umstand, dass die Steuerfreiheit nicht von der Betriebseröffnung ab zugestanden worden ist, durchaus nicht zu dem Schlusse, dass die Steuerfreiheit auch für das Unternehmen des Baues der Eisenbahn gelten muss und diese Art der Terminbestimmung damit begründet sein kann, dass auf eine, auch im Interesse des Konzessionärs liegende möglichst rasche Bauführung eingewirkt werden soll. (Nr. 5967 der Sammlung verwaltungsrechtlicher Entscheidungen von Budwinski.)

Der Elbeverkehr im Monat März d. J.

Die Elbeschifffahrt war fast während des ganzen Monats März im Gange; da eine grosse Anzahl von disponiblen Schiffen vorhanden war (es hatten sich nicht weniger als 600 Fahrzeuge angesammelt, eine Erscheinung, die noch nie beobachtet wurde), so sanken die Schiffssätze auf ein selten tiefes Niveau herab. Der letztere Umstand regte die Kauflust der Norddeutschen, die Kohle zu Wasser beziehenden Konsumenten und Händler an, wodurch das Kohlenversandgeschäft ein ungemein lebhaftes Gepräge annahm. Durchschnittlich wurden in Aussig 700 bis 800 Wagen Kohle umgeschlagen. Im ganzen passirten das Sächsische Hauptzollamt in Schandau im Monat März 2,24 Millionen Metercentner Böhmische Braunkohle, ein Quantum, welches im vorigen Jahr erst im Monat April erreicht worden war. Da man im Monat März 27 Verschiffungstage zählte, so sind durchschnittlich 830 Wagen Kohle für den Tag auf der Elbe abgeschwommen. Der sonstige Elbeverkehr bewegte sich in engen Grenzen.

Eröffnung der Dampftramway von Kronstadt nach den Siebendörfern am 11. März d. J.

Der Hauptzweck dieser auch den Verkehr zwischen der Stadt und den Hetfaluer (Siebendörfer) Sommerfrischen zu vermitteln berufenen Linie ist der der Approvisionirung Kronstadts und des Milchtransportes zum Bahnhof der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Betriebseröffnung der Theilstrecke Brasso (Kronstadt)-Hoszufalu der Haromszeker Lokalbahnen am 17. März d. J.

Im Bereiche dieser als Strassenbahn mit Dampfbetrieb erbauten und von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Linien befinden sich folgende Stationen bezw. Haltestellen und zwar: Brasso-Bertalan, Forrasutcza, Lövesz-utcza, Közep-utcza, Bukarest-Szalloda, Rezsö-Körut, Föter, Setater, Honvedlaktanya, Gyar-utcza, Brassomao, Teglagyar, Honterus, Noah, Derestye-varosi-vendeglö, Derestye-Kereszteses, Gematfalu und Hoszufalu. Von diesen sind die Stationen Brasso-Bertalan, Föter und Hoszufalu für den Gesammtverkehr, Honterus und Noah für den Personen-, Reisegepäck- und Lastenverkehr in Wagenladungen, die übrigen Stationen bezw. Haltestellen für den Personenverkehr eingerichtet.

Generalversammlung der Ersten Siebenbürger Eisenbahngesellschaft am 28. März d. J.

Dem vorgelesenen Direktionsbericht für 1891 ist zu entnehmen, dass am 1. Oktober 1891 die ordnungsmässige Verloosung von 205 Stück Aktien im Betrage von 41 000 fl. stattgefunden hat, und dass der Stand des Aktienkapitals noch 68 610 Stück Aktien im Betrage von 13 722 000 fl. ist.

Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 5. d. Mts.

Dem Geschäftsbericht für 1891 sind folgende Daten zu entnehmen: Das Reinerträgniss beziffert sich mit 357 939 fl. gegen 260 586 fl. im Vorjahre. Das Aktienkapital beträgt infolge der letzten Emission von 13 280 Aktien zu je 80 fl. im ganzen 3 187 200 fl., während sich dasselbe vorher nur auf 2 124 800 fl. belief. Die 5 % Dotirung des Reservefonds berechnet sich mit 9 652 fl. und die 15 % Tantieme des Verwaltungsrathes mit 28 958 fl. Unter Einrechnung des Vortrages aus dem Jahre 1890 stand somit ein Betrag von 319 327 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrath beantragt, gleichwie im Vorjahre, eine Dividende von 7,20 fl. für die Aktie (= 9 %), somit 286 848 fl. an die Aktionäre zu vertheilen, 30 000 fl. zur Bedeckung der Kosten für angeschaffte Achsen und Räder zu verwenden und 2 479 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Diese Anträge wurden einstimmig angenommen, dagegen wurde der Punkt der Tagesordnung auf erneute Vermehrung des Aktienkapitals vom Verwaltungsrathe selbst zurückgezogen.

Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Gesellschaft am 6. d. Mts.

Der erstattete Geschäftsbericht für 1891 konstatirt, dass die Bestellungen im verflossenen Jahre die Durchschnittsproduktion der vorausgegangenen Jahre überstiegen, indem 51 Lokomotiven und 37 Tender zur Ablieferung gebracht wurden, während im Vorjahre nur 39 Maschinen und 7 Tender erzeugt wurden. Der Gesammtwerth der Produktion im abgelaufenen Jahre betrug 1,685 Millionen Gulden gegen 1,206 Millionen Gulden im Vorjahre. Die Aussichten für die Zukunft haben sich in der letzten Zeit weniger günstig gestaltet. Es zeige sich auf allen Bahnen eine Verminderung des Verkehrs und die erste Folge hiervon sei nach den gemachten Erfahrungen eine wesentliche Zurückhaltung in der Bestellung von Maschinen und Wagen. Die bei der Gesellschaft für das laufende Jahr bisher gemachten Bestellungen betragen 30 Lokomotiven und 16 Tender. Der erzielte Reingewinn beträgt 183 317 fl. Hiervon sind zunächst 5 % mit 9 165 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, welcher sich hierdurch auf 131 026 fl. erhöht. Nach Abzug der 5 % Kapitalzinsen von 81 000 fl., sowie der statutenmässigen Tantieme des Verwaltungsrathes bleiben zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 85 531 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon den Aktionären, gleichwie für das Vorjahr, eine Superdividende von 4 % mit 64 800 fl. zuzuwenden und den Rest von 20 731 fl. auf den Gewinn des laufenden Jahres zu übertragen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Salzburger Lokalbahn am 6. d. Mts.

Laut Jahresbericht für 1891 erzielte diese Gesellschaft im abgelaufenen Jahre einen Reingewinn von 37 944 fl. und zahlte eine 5 % Dividende. Die Generalversammlung beschloss die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft auf 1 Million Gulden, ferner die Ausführung der Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg, einer Pferdebahn im Innern der Stadt, sowie einer Verbindungslinie von der Carolinenbrücke nach Parsch behufs Anschlusses an die Staatsbahn.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wenn die herrliche Frühlingssonne mit ihren erwärmenden und belebenden Strahlen das hält, was sie verspricht, so werden wir uns einer glänzenden Ernte erfreuen. Eine gute Ernte ist das Zauberwort, bei dessen Ausspruch der Kurs der Südbahn (87,25), der Staatsbahn (284,25), der Elbethalbahn (231) und der Nordwestbahn (209,75) aus seiner Stagnation erwacht. Wirklich sind nun bessere Einnahmeausweise zu verzeichnen und die von den Oesterreichischen Staatsbahnen geplante Tariferhöhung, über welche verschiedene Gerüchte im Umlaufe sind, die aber jedenfalls auch den Privatbahnen bessere Einnahmen zuführen werden, lenkte die Spekulation wieder auf Eisenbahnwerthe, welche trotz der Abgaben aus Berlin und der Nachricht über die Erkrankung des Russischen Finanzministers und einer Anleihe von 16,5 Millionen Rubel nicht eingeschüchtert wurde. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2825) erholt sich nur schwer, dagegen war Leoben-Vordernberger Bahn (440), welche seit Mitte vorigen Monats um etwa 100 fl. gestiegen, dann Buschtêhrader Bahn (Lit. A 1150, Lit. B 454,50) und Kaschau-Oderberger Bahn (178) wegen der günstigeren Ausweise stark begehrt. Galizische Carl Ludwigbahn (211,80) soll unter der Staatsverwaltung ebenfalls besser rentiren.

Aus Frankreich.

Das Recht zur Festsetzung der Bestätterungsfristen.

Ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. März 1884 hatte die Bestätterungsfristen durch Anwendung des Art. 52 des Bedingnissheftes der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft festgesetzt. Die Gesellschaft bestritt dem Minister das Recht zu solcher Festsetzung und behauptete, dass es der Regierung nicht zukomme, die Erhebung der Bestätterungstarife Fristbedingungen zu unterwerfen; wenigstens aber dass die Regierung, wenn sie einmal die Bestätterungstarife und -Fristen festgesetzt habe, nicht mehr das Recht besitze, sie von neuem festzusetzen oder sie ohne Einwilligung und ohne Vorschlag der Gesellschaft zu ändern. Wegen Nichteinhaltung der übrigen Bestätterungsfristen strengten nun Verfrachter des Loire-Departements Klage gegen die Gesellschaft an; das Handelsgericht von Saint Etienne verschob indessen die Urtheilssprechung so lange, bis das Verwaltungsgericht mit der Auslegung des Bedingnissheftes befasst gewesen sein würde. Nunmehr hat der Präfekturrath der Seine erkannt, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht habe, nach Einholung der Vorschläge der Gesellschaft die Bestätterungstarife zu ändern und neue Fristen festzusetzen.

Rechtliche Stellung der Staatsbahnbeamten.

Entlassene Staatsbahnbeamte verklagten die Staatsbahnverwaltung vor den ordentlichen Gerichten auf Entschädigung; die Verwaltung bestritt die Zuständigkeit der bürgerlichen Gerichte, indem sie anführte, dass die Beamten des Staatsbahnnetzes, nachdem sie den öffentlichen Beamten gleichgestellt seien, ihre vorgesetzte Behörde nicht vor die bürgerlichen Gerichte laden könnten. Diesem Einwand gegenüber haben sich sowohl das Gericht von Niort als auch das Berufungsgericht von Orléans für unzuständig erklärt.

Das „Journal des Débats“ bemerkt dazu: Es bezweifle zwar nicht, dass der Standpunkt der Verwaltung rechtlich begründet sei; auffallend aber sei es, dass die Staatsbahnverwaltung zu eben derselben Zeit, wo alle Gesetzvorschläge darauf abzielen, die Strafgewalt der Gesellschaften ihren Beamten gegenüber einzuschränken, den Staatsbahnbeamten das Recht bestreite, gegen Entlassungen die Hilfe des Gerichts in Anspruch zu nehmen. Dieser Widerspruch sei um so erstaunlicher, als die Einrichtungen der Staatsbahnen genau denjenigen der Gesellschaften nachgebildet und die Staatsbahnbeamten den gleichen Ergänzungsbedingungen, sowie den gleichen Dienstverpflichtungen wie bei den Privatbahnen unterworfen seien. Sonderbar sei es daher, dass die Staatsbahnverwaltung jeden beliebigen Beamten ohne jede rechtliche Entschädigungspflicht entlassen könne, während dieses Recht den Verwaltungsräthen der Gesellschaften versagt ist.

Zusammenbruch der Eisenbahnbank.

Die Eisenbahn- und Gewerbebank (Banque des chemins de fer et de l'industrie) in Paris, Londoner Strasse Nr. 19, hat ihre Zahlungen eingestellt; die Schulden werden auf 22 Millionen Francs, das Vermögen auf kaum 1 Million Francs geschätzt. Dadurch wird namentlich die Allgemeine Französische Nebenbahngesellschaft (Compagnie générale Française des chemins de fer secondaires), die s. Zt. von der Eisenbahnbank gebildet wurde und bedeutende Summen von ihr zu fordern hat, in Mitleidenschaft gezogen, wenn nicht gar ebenfalls zur Zahlungseinstellung gezwungen.

Bücherschau.

L'Annuaire des chemins de fer pour 1892 (Eisenbahn-Jahrbuch für 1892) von E. Marchal, Preis 3,50 Frcs., Verlag von Dentu in Paris. Von diesem Werke, dessen wesentlichen Inhalt wir in Nr. 23 S. 224 Jahrg. 1891 d. Ztg. angegeben haben, ist der 7. Jahrgang erschienen und wird gegen Einsendung von 4,35 Frcs. in Briefmarken oder mittelst Postanweisung portofrei von der Direktion in Paris, Froissartstrasse Nr. 14, versandt.

Personalnachrichten.

Das „Journal des transports“ hat seit Anfang d. J. begonnen, unter Beigabe von Abbildungen die Lebensbeschreibungen der hervorragendsten Männer des Französischen Verkehrslebens zu veröffentlichen; schon bisher haben wir diese Lebensbilder, soweit die Betreffenden dem Eisenbahnwesen angehörten, wiedergegeben und fahren darin im folgenden fort:

1. Joseph Philippe Gustave Noblemaire wurde am 27. April 1832 in Dieuze (Meurthe) geboren, bezog 1851 die Polytechnische Schule und verliess sie am 15. November 1853 als Ingenieuraspirant (élève-ingénieur). Am 29. Dezember 1859 wurde er zum Bergbau-Ingenieur, am 1 Januar 1881 zum Oberingenieur 2. Klasse und am 1. August 1889 zum Oberingenieur 1. Klasse ernannt. Noch jung verliess Noblemaire den Staatsdienst, um sich dem Eisenbahnbetriebe zu widmen; 1862 wurde er mit der Leitung des Nordspanischen Netzes betraut und am 1. September 1869 trat er als Betriebsdirektor des Algerischen Netzes in den Dienst der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft. Am 1. September 1873 als technischer Assistent (ingénieur-adjoint) in die Betriebsdirektion nach Paris berufen, wurde er am 1. April 1878 zum Betriebs-Unterdirektor und 1. November 1878 zum Betriebsdirektor ernannt; seit 1. Dezember 1881 ist er Direktor der Gesellschaft. Ein überzeugender Redner und zugleich geistvoller Gelehrter, ist Noblemaire Präsident des Betriebsausschusses der Pariser Gürtelbahnen, Kommandeur der Ehrenlegion und seit Dezember 1889 Mitglied der Pariser Handelskammer.

2. Charles Marin wurde am 3. Mai 1833 in Lunéville (Meurthe et Moselle) geboren und bezog 1852 die Polytechnische Schule, wo er sich ebenso wie in der Brücken- und Strassenbauschule stets durch die ersten Leistungen auszeichnete. Gleich nach seinem Eintritt in die Brücken- und Strassenbauverwaltung im Jahre 1857 lenkte er durch den Bau eines Leuchthurms

auf den Felsen der Barg d'Olonne in der Vendée die Aufmerksamkeit auf sich. Im Jahre 1863 trat er in den Dienst der Westbahngesellschaft und wurde zunächst mit dem Bau eines Theiles der Linie Saint Cyr-Surdon sowie der Linie Laigle-Conches, alsdann mit Herstellung der Stationen sowie der Geleiselegung auf der linksufrigen Gürtelbahn und dem Anschluss von Courcelles betraut. Nach Ausführung der letztgenannten Arbeiten am 11. August 1869 zum Ritter der Ehrenlegion ernannt, ging er von der Bau- zur Betriebsverwaltung der Westbahn über, wurde 1870 Stellvertreter des Betriebsdirektors (sous-chef de l'exploitation) und 1873 Betriebsdirektor (chef de l'exploitation). Im Jahre 1884 wurde er zum Direktor der Gesellschaft ernannt und im gleichen Jahre zum Offizier der Ehrenlegion befördert; er ist überdies Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur, Mitglied des höchsten militärischen Eisenbahnausschusses und Vizepräsident des Betriebsausschusses der beiden Pariser Gürtelbahnen.

Aus Russland.

Die Verkehrsergebnisse im Monat Dezember und im Jahre 1891.

Die Dezemberergebnisse, welche etwas verspätet veröffentlicht worden sind, was wohl mit den Jahres-Abschlussarbeiten der Bahnen im Zusammenhange steht, da gleichzeitig das definitive Resultat des ganzen Jahres vom Ministerium der Verkehrsanstalten zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird, weisen die folgenden Auskünfte nach. Im Laufe des Berichtsmonats befanden sich in Russland (ausschl. Finnland mit 1 759 Werst und Transkaspien mit 1 343 Werst) überhaupt im Betriebe 27 361 (27 238 *) Werst Eisenbahnen. Von dieser Gesammtzahl waren Privatbahnen 17 045 (19 231) Werst und Staatsbahnen 10 316 (8 346) Werst, es ergibt sich hieraus, dass das dem Staate gehörige Eisenbahnnetz um 1 970 Werst oder 23,6 % im Laufe des Jahres 1891 gewachsen ist, so dass am Schlusse des Jahres 1891 sich im Besitz des Staates 37,7 (30,6) % sämmtlicher Bahnen befanden.

Der Personenverkehr im Monat Dezember 1891 auf sämmtlichen Bahnen Russlands ergibt die folgende Frequenz:

Befördert wurden:			
überhaupt	3 487 731	(2 885 181)	Personen
davon auf Staatsbahnen	802 833	(599 202)	„
„ Privatbahnen	2 684 898	(2 285 979)	„
An Gütern gelangten zur Beförderung:			
überhaupt	292 482 000	(300 304 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen	81 388 000	(72 947 000)	„
„ Privatbahnen	211 094 000	(227 357 000)	„
Aus diesem Gesammtverkehr wurden vereinnahmt:			
überhaupt	25 197 896	(28 412 330)	Rubel
davon auf Staatsbahnen	7 469 977	(7 114 380)	„
„ Privatbahnen	17 727 919	(21 297 950)	„

oder für 1 Werst Bahnlänge 921 (1 043) R.

Ueberblicken wir nun das ganze Jahr 1891 kurz in seinen Betriebsergebnissen, so finden wir, dass befördert worden sind:

überhaupt	40 466 211	(40 062 066)	Personen
davon auf Staatsbahnen	8 155 637	(8 091 240)	„
„ Privatbahnen	32 310 574	(31 970 826)	„
An Gütern gelangten zur Beförderung:			
überhaupt	3 510 874 000	(3 425 508 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen	877 577 000	(813 573 000)	„
„ Privatbahnen	2 633 297 000	(2 611 935 000)	„
Die Einnahmen betrugen:			
überhaupt	285 397 145	(277 110 316)	Rubel
davon auf Staatsbahnen	77 474 929	(71 107 719)	„
„ Privatbahnen	207 922 216	(206 002 597)	„
oder für 1 Werst Bahnlänge:			
überhaupt	10 442	(10 387)	Rubel
auf den Staatsbahnen . .	7 666	(7 182)	„
„ „ Privatbahnen . .	11 997	(12 184)	„

Es ist bei den Vergleichszahlen für 1890 darauf hinzuweisen, dass dieselben nicht denjenigen Werthen entsprechen, welche in dieser Zeitung für Monat Dezember 1890 veröffentlicht sind. Diese Abweichung findet ihre Erklärung in dem Umstande, dass die statistische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten mit den neu zum Staatsbahnnetz hinzugetretenen Bahnen nicht nur die Verkehrsziffern für das Beitrittsjahr, sondern auch gleichzeitig für das vorhergegangene Vergleichsjahr in die Uebersichtstabellen mit aufgenommen hat.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1890.

Eine Gegenüberstellung der letzten 6 Jahre ergibt das Folgende:

	Eisenbahnnetz Werst	beförderte Reisende	Frachtgut in Tausenden Pud	Gesammteinnahme R.	Werst-einnahme R.
1887 . .	25 367	34 757 923	3 006 590	249 692 074	10 076
1888 . .	26 133	36 773 818	3 334 011	279 444 317	10 914
1889 . .	26 554	38 740 577	3 404 891	276 357 278	10 490
1890 . .	27 238	40 062 066	3 425 508	277 110 316	10 387
1891 . .	27 361	40 466 211	3 510 874	285 397 145	10 442

Wie sich hieraus ergibt, ist die Einnahme des Jahres 1891 die grösste der letzten 6 Jahre gewesen, trotzdem, dass sehr grosse Quantitäten zu ganz aussergewöhnlich niedrigen Frachtsätzen befördert wurden. So gibt z. B. das offizielle Organ des Finanzministeriums an, dass allein 60 000 000 Pud Getreide zu den Nothstandstarifen befördert worden sind, und aus den vorstehend aufgeführten Daten lässt sich entnehmen, dass im Güterverker 85 000 000 Pud mehr bewegt worden sind, welchem Mehrtransport nur eine Mehreinnahme von 7 500 000 R. gegenübersteht.

Diesen Mittheilungen über das gesammte Betriebsresultat der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1891 lassen wir noch eine Uebersicht der Betriebsergebnisse der einzelnen Eisenbahngesellschaften folgen und zwar in dem Gruppensystem, nach welchem zur ersten Gruppe diejenigen Bahnen zählen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes übersteigt; zur zweiten Gruppe gehören sodann die Bahnen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes nicht erreicht, aber immerhin noch mehr als die Hälfte desselben beträgt und zur dritten — endlich die Bahnen, welche in ihrem mittleren Werstertrag nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme sämmtlicher Bahnen erreicht haben.

Nach dieser Eintheilung zählen zur ersten Gruppe die nachfolgenden 24 Bahnen mit einer Ausdehnung von 13 108 Werst, deren Wersteinnahme die sich auf 10 442 R. beziffernde mittlere Wersteinnahme aller Russischen Eisenbahnen übersteigt.

I. Gruppe	Länge Werst	Einnahme insgesammt R.	Einnahme für 1 Werst R.	gegen 1890 %
Lodz-Fabrikbahn	26	941 132	36 197	+ 16,7
St. Petersburg-Moskau . . .	609	21 371 354	35 383	— 0,5
Moskau-Kursk	512	13 735 006	26 826	+ 7,7
Moskau-Nishegorod	426	10 748 169	25 230	+ 1,1
Moskau-Kasan	243	6 043 802	24 872	— 11,2
Zarskoje-Sselo	25	597 104	23 884	— 0,5
Warschau-Wien	463	10 497 863	22 674	+ 1,1
Wolga-Don	73	1 303 942	17 862	+ 12,3
Transkaukasische	980	16 029 024	16 356	+ 7,7
Rjasan-Koslow	309	4 833 309	15 744	— 34,4
Grjasi-Borrissoglebsk . . .	199	3 124 548	15 701	— 8,6
Kursk-Charkow-Asow . . .	763	10 985 888	14 398	+ 5,0
Warschau-Brest	200	2 535 906	12 680	+ 1,9
Kursk-Kiew	439	5 553 671	12 651	— 1,3
Koslow-Woronesch-Rostow .	780	9 824 530	12 596	+ 6,4
Orel-Witebsk	488	5 900 933	12 092	— 13,3
Riga-Dünaburg	214	2 507 250	11 716	— 4,0
Orel-Grjasi	289	3 349 691	11 591	— 9,2
Südwestbahnen	2 733	30 393 657	11 332	— 4,0
Moskau-Jarosslaw-Kostroma	363	4 093 045	11 276	+ 7,1
Katharinenbahn	491	6 191 103	11 135	+ 16,3
Dünaburg-Witebsk	244	2 653 734	10 876	— 13,8
St. Petersburg-Warschau . .	1 207	12 689 272	10 513	+ 2,3
Moskau-Brest	1 032	10 791 562	10 457	— 2,7

Von diesen 24 Bahnen erzielten demnach in der Berichtsperiode 12 Mehreinnahmen, welche sich zwischen 1,1 bis 16,7 % bewegten, während bei den übrigen 12 Bahnen dieser Gruppe die Einnahmen gegen das Vorjahr um 0,5 bis 34,4 % zurückgeblieben sind.

II. Gruppe	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme für 1 Werst	gegen 1890
	Werst	R.	R.	%
Borissoglebsk-Zarizyn	426	4 138 857	9 716	+ 7,6
Weichselbahn	507	4 605 497	9 084	+ 0,8
Losowo-Ssewastopol	644	5 685 539	8 828	+ 3,0
Wladikawkas	905	7 919 802	8 751	— 4,4
Rybinsk-Bologoje	280	2 358 142	8 422	— 13,8
Libau-Romny-Kalkuny	1 191	10 337 515	8 191	+ 12,6
Charkow-Nikolajew	1 031	8 254 910	8 007	+ 2,2
Tambow-Ssaratow	360	3 212 282	7 505	+ 5,2
Tambow-Koslow	68			
Baltische	568	4 197 264	7 390	+ 0,1
Schuja-Iwanowo	171	1 200 061	7 018	+ 6,1
Fastowo	334	2 339 887	7 006	+ 0,2
Baskuntschak	72	476 228	6 614	+ 33,9
Ssysran-Wjasma	1 280	8 199 286	6 406	+ 7,7
Hafenzweigbahn	31	190 230	6 136	— 4,5
Riga-Bolderaa	17	101 469	5 969	— 31,7
Ostaschkow-Rshew	127	747 720	5 888	— 1,8
Uralbahn	1 016	5 591 738	5 504	— 1,7
Iwangorod-Dombrowo	452	2 464 961	5 453	+ 10,4

In der zweiten Gruppe finden wir somit 18 Bahnen mit einer Gesammtausdehnung von 9 480 Werst. Von diesen Bahnen hatten im Vergleich zum Vorjahre 12 Mehreinnahmen im Betrage von 0,1 bis 33,9 %, während die übrigen 6 Bahnen Mindereinnahmen von 1,7 bis 31,7 % aufzuweisen hatten.

III. Gruppe	Länge	Einnahme insgesammt	Einnahme für 1 Werst	gegen 1890
	Werst	R.	R.	%
Donez-Kohlenbahn	667	3 475 674	5 211	+ 13,4
Mitau	127	660 000	5 197	— 0,3
Riga-Tuckum	54	303 106	5 052	— 5,4
Liwny	57	269 547	4 729	— 7,8
Orenburg	508	2 389 707	4 704	— 7,9
Nowgorod	157	563 113	3 587	+ 8,3
Polessje-Bahnen	1 414	4 800 518	3 395	+ 16,1
Jarosslaw-Wologda	192	615 014	3 203	— 12,6
Murom	106	320 277	3 021	+ 9,3
Pskow-Riga	365	1 019 079	2 792	+ 15,3
Borowitschi	28	68 215	2 436	+ 8,9
Niskowka-Korjukowka	16	38 136	2 384	— 5,7
Ssamara-Slatoust	753	1 730 630	2 298	+ 55,7
Rshew-Wjasma	116	230 928	1 991	+ 14,6
Ssosnowka-Bekowo	14	18 768	1 341	— 16,2
Ssedlez-Malkin	62	67 799	1 094	+ 27,1
Brest-Cholm	107	86 067	804	— 8,6
Obojan	30	23 684	789	+ 3,3

Zu dieser letzten Gruppe zählen somit 18 Bahnen mit einem Bahnnetz von 4 773 Werst. Von dieser Gruppe haben 10 Bahnen gegen das Vorjahr Mehreinnahmen von 3,3 bis 55,7 % zu verzeichnen gehabt, während die übrigen Bahnen Mindereinnahmen von 0,3 bis 16,2 % hatten.

Wir würden an diese offiziellen Zahlenausweise eine Betrachtung über die Entwickelung des Eisenbahnnetzes im Jahre 1891 knüpfen, wenn nicht das abgelaufene Jahr den Eisenbahnen Russlands so ganz besonders geartete und von den früheren Jahren abweichend gestaltete Aufgaben gestellt hätte, welche durch den Nothstand und die dadurch geschaffenen Verhältnisse bedingt sind. Augenblicklich lassen sich diese Verhältnisse aber noch gar nicht übersehen, weil die Regierung mit der Bekanntgabe des ziffernmässigen Materials noch zurückhält; ohne dieses Material kann aber das Bild sowohl was das Ergebniss, als was die Entwickelung des Eisenbahnnetzes anlangt, nur ein sehr unvollständiges sein. Wir behalten uns daher diesen Rückblick vor.

Zum Schluss mögen hier noch einige Zahlen über die Bahnen Finnlands folgen. Dort selbst waren überhaupt im Dezember 1891 im Betriebe 1 759 Werst (und zwar 1 728 Werst Staatsbahnen und 31 Werst Privatbahnen), es gelangten auf ihnen zur Beförderung 115 123 (119 071) Personen und 4 472 000 (3 977 000) Pud Güter, wofür überhaupt vereinnahmt wurden 293 134 (261 717) R. Für das ganze Jahr 1891 stellen sich die Betriebsresultate wie folgt, es wurden überhaupt befördert: 2 572 925 (2 531 717) Personen und 63 742 000 (58 899 000) Pud Güter, wobei eine Einnahme erzielt wurde von in Summa 3 485 138 (3 222 632) R. oder für 1 Werst Bahnlänge 1 981 (1 889) R.

Die Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1890|91.

Die Länge der Norwegischen Eisenbahnen in dem vom 1. Juli 1890 bis dahin 1891 reichenden Berichtsjahre betrug wie im Vorjahre 1 562 km, von denen 592 km mit der Vollspur von 1,435 m und 970 km mit der Schmalspur von 1,067 m hergestellt sind. Von sämmtlichen Linien gehören 1 494 km 13 Staatsbahninteressentenschaften, an denen der Staat im Verein mit einzelnen Privaten und Gemeinden betheiligt ist; in wirthschaftlicher Beziehung bilden sie daher keine Einheit, werden aber vom Staat allein und zwar einheitlich verwaltet. Diese Bahnen heissen Staatsbahnen und unterstehen einer durch die Königlichen Erlasse vom 25. November 1882 und vom 1. Juli 1884 eingesetzten Centralverwaltung, „Styrelsen for Statsbanerne“ in Christiania.

Die verbleibenden 68 km bilden die im Amt Akerhus gelegene, von Christiania nach Eidsvold führende Norwegische Hauptbahn (Norke Hovedjernbane), für welche die wirthschaftlichen und Verwaltungsbeziehungen durch den am 17. Dezember 1850 zwischen dem Norwegischen Staat und Englischen Bauunternehmern geschlossenen Vertrag geregelt sind. Nach diesem Vertrag ist die Hälfte des Anlagekapitals von den Englischen Bauunternehmern beizutragen und wird durch Vorzugsantheilscheine dargestellt, die 100 Jahre nach der am 1. September 1854 erfolgten Eröffnung der ganzen Bahn vom Staat zum Nennwerth einzulösen sind; die andere Hälfte des Anlagekapitals war vom Staat im Verein mit Gemeinden und Privaten aufzubringen und wird durch Stammantheilscheine dargestellt. Von dem ursprünglichen Anlagekapital der Hauptbahn in Höhe von 8 726 613,60 Kr. sind 8 100 000 Kr. durch Antheilscheine und 626 613,60 Kr. durch Anleihe beschafft, während die Mittel zu Erweiterungen und Verbesserungen bis zum Betrag von 2 316 719,60 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen und fernere 375 794,53 Kr. durch Anleihe aufgebracht wurden; im ganzen sind demnach in dem Unternehmen 11 419 127,73 Kr. oder 168 424 Kr. für 1 km angelegt. Von dem Aktienkapital besitzt der Staat 2 733 480 Kr. Vorzugs- und 2 093 400 Kr. Stammantheilscheine, zusammen also 4 826 880 Kr. oder 59,6 %, während in den Händen der Englischen Bauunternehmer, von sonstigen Privaten oder Gemeinden nur 3 273 120 Kr. oder 40,4 % verblieben sind. Die Verwaltung der Hauptbahn erfolgt durch eine Direktion von 6 Mitgliedern, von denen 3 vom König ernannt und 3 von den Inhabern der Vorzugsantheilscheine erwählt werden; da nun der Staat mehr als die Hälfte der Vorzugsantheilscheine erworben hat, so ist ihm auch in der Verwaltung der Hauptbahn unbedingt die entscheidende Stellung gesichert.

Die Staatsbahnen sind bezüglich der Verwaltung in 6 Betriebsbezirke (Trafikdistrikter) eingetheilt. Der erste Betriebsbezirk (364 km) umfasst die Smaalensbahn (249,1 km) und die Kongsvingerbahn (114,6 km), für die je eine Interessentenschaft besteht.

1. Die Smaalensbahn (Spurweite 1,435 m) zerfällt in eine westliche Linie (170 km) und in eine östliche Linie (79 km); die erstere führt von Christiania über Ski, Moss, Sarpsborg und Fredrikshald nach der Schwedischen Grenze und wurde bis Fredrikshald (137 km) am 2. Januar 1879, bis zur Grenze (33 km) am 25. Juli 1879 eröffnet. Die Ostlinie zweigt aus der Westlinie in Ski ab und mündet in Sarpsborg wieder ein; sie wurde am 24. November 1882 eröffnet. Von der Smaalensbahn liegen die Strecken Christiania-Ski-Moss (60 km) und Ski-Tomter (13 km) im Amt Akerhus, alle übrigen Strecken im Amt Smaalenene. Die Strecke Fredrikshald-Grenze (33 km) wird gemäss einem durch Königlichen Erlass vom 10. Juli 1879 genehmigten Vertrag in Verbindung mit der anschliessenden Dalslandbahn unter dem gemeinsamen Namen Fredrikshald-Sunnanabahn vom Hauptbüreau in Fredrikshald betrieben. Das Anlagekapital der Smaalensbahn in Höhe von 27 786 800 Kr. ist ausschliesslich durch Ausgabe von Antheilscheinen beschafft, und zwar besitzt der Staat davon z. Zt. 23 516 800 Kr. oder 84,6 %, die Gemeinden und Privatpersonen dagegen nur 4 270 000 Kr. oder 15,4 %. Ausserdem sind den Betriebsüberschüssen 302 549,93 Kr. zu Erweiterungen und Verbesserungen entnommen, so dass in dem Unternehmen 28 089 349,93 Kr. oder 112 763 Kr. für 1 km angelegt sind.

2. Die Kongsvingerbahn (114,6 km, Spurweite 1,435 m) führt von Lilleströmmen an der Hauptbahn über Skarnäs und Kongsvinger nach der Schwedischen Grenze und wurde bis Skarnäs (79 km) am 3. Oktober 1862, bis zur Grenze am 4. November 1865 eröffnet. Bis Skarnäs liegt die Bahn im Amt Akerhus, von dort bis zur Grenze im Amt Hedemarken. Ausserdem ist die Schwedische Staatsbahnstrecke von der Grenze bis Charlottenberg (7 km) gepachtet. Das ursprüngliche Anlagekapital von 7 416 000 Kr., von denen 6 558 400 Kr.

(88,4 %) auf den Staat und 857 600 Kr. (11,6 %) auf Gemeinden und Privatpersonen entfallen, ist durch Antheilscheine aufgebracht; von den zu Erweiterungen und Verbesserungen verwendeten 1 609 543,56 Kr. sind 1 019 543,56 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen und 590 000 Kr. durch Anleihe beschafft. Das gesammte Anlagekapital beträgt 9 025 543,56 Kr. oder 78 757 Kr. für 1 km.

Der zweite Betriebsbezirk (352 km) umfasst die Christiania-Drammen Eisenbahn, die Drammen-Skien Eisenbahn und die Drammen-Randsfjord Eisenbahn.

3. Die Christiania-Drammen Eisenbahn (52,9 km, Spurweite 1,067 m) führt von Christiania nach Drammen, ist am 7. Oktober 1872 eröffnet und liegt bis Bydö (3 km) im Amt Christiania, bis Kjäkstad (30 km) im Amt Akerhus und bis Drammen (20 km) im Amt Buskerud. Von dem ursprünglichen Anlagekapital von 4 557 600 Kr. sind 2 157 600 Kr. durch Antheilscheine und 2 400 000 Kr. durch Anleihen aufgebracht; von dem Aktienkapital besitzt der Staat 1 115 200 Kr. (51,7 %), die Gemeinden und Privatpersonen 1 042 400 Kr. (48,3 %). Zu Erweiterungen und Verbesserungen wurden 621 344,78 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen und 1 116 483,95 Kr. durch Anleihen beschafft, so dass im ganzen 6 295 428,73 Kr. oder 119 006 Kr. für 1 km an Anlagekapital verwendet wurden.

4. Die Drammen-Skien Eisenbahn (155,9 km, Spurweite 1,067 m) führt von Drammen über Skopum, Laurvig und Tjose nach Skien und entsendet eine Zweigbahn von Skopum nach Horten; eröffnet wurde sie bis Laurvig nebst Abzweigung (110 km) am 7. Dezember 1881, bis Skien am 24. November 1882. Die Station Drammen liegt im Amt Buskerud, die folgende Strecke bis Tjose nebst der Abzweigung im Amt Jarlsberg und Laurvig und die Reststrecke im Amt Bratsberg. Das ursprüngliche Anlagekapital von 11 728 900 Kr. wurde lediglich durch Antheilscheine beschafft; davon besitzt der Staat 8 236 800 Kr. (70,2 %), die Gemeinden und Privatpersonen 3 492 100 Kr. (29,8 %). Der zu Erweiterungen und Verbesserungen erforderliche Betrag von 136 108,89 Kr. ist den Betriebsüberschüssen entnommen. Im ganzen sind demnach 11 865 008,89 Kr. oder 76 107 Kr. für 1 km verwendet.

5. Die Drammen-Randsfjord Eisenbahn (143,5 km) führt von Drammen über Pukerud, Hougsund und Vikersund nach Randsfjord und entsendet eine Zweigbahn von Hougsund nach Kongsberg sowie eine zweite von Vikersund nach Kröderen; sie wurde bis Vikersund (43 km) am 15. November 1866, bis Randsfjord (46 km) am 13 Oktober 1868, auf der Kongsbergzweigbahn (28 km) am 9. November 1871 und auf der Kröderenzweigbahn (26 km) am 28. November 1872 eröffnet. Die ersten 3 km der Bahn liegen im Amt Jarlsberg und Laurvig, die Endstation Randsfjord im Amt Christians, alle übrigen Strecken im Amt Buskerud. Das ursprüngliche Anlagekapital von 6 772 900 Kr., von dem der Staat 5 062 700 Kr. (73,1 %), die Gemeinden und Privatpersonen 1 865 100 Kr. (26,9 %) besitzen, ist lediglich durch Antheilscheine aufgebracht; zu Ergänzungen wurden 679 805,72 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen und 400 000 Kr. durch Anleihe beschafft. Ueberhaupt sind 7 852 705,72 Kr. an Anlagekapital verwendet oder 54 723 Kr. für 1 km.

Der dritte Betriebsbezirk (280 km) umfasst die Eidsvold-Hamar Eisenbahn, die Hamar-Elverum (Grundset) Eisenbahn, die Grundset-Aamot Eisenbahn und von der Stören-Aamot Eisenbahn die Strecke Aamot-Tönset. Hier musste also, um eine zweckentsprechende Verwaltungseinheit (Betriebsbezirk) zu schaffen, die wirthschaftliche Einheit (Staatsbahninteressentenschaft Stören-Aamot) zerrissen und zwei verschiedenen Betriebsbezirken zugetheilt werden. Der vierte Betriebsbezirk (314 km) umfasst demnach von der Stören-Aamot Eisenbahn die Strecke Tönset-Stören, ferner die Trondhjem-Stören Eisenbahn und die Merakerbahn.

6. Die Eidsvold-Hamar Eisenbahn (58,4 km, Spurweite 1,435 m) führt von Eidsvold über Ulvin nach Hamar, ist am 8. November 1880 eröffnet und liegt bis Ulvin im Amt Akershus, bis Hamar im Amt Hedemarken. Das ursprüngliche Anlagekapital von 4 985 900 Kr., von dem der Staat 3 546 500 Kr. (71,1 %), die Gemeinden und Privatpersonen 1 439 400 Kr. (28,9 %) besitzen, ist ausschliesslich durch Antheilscheine aufgebracht, während die zu Erweiterungen erforderlichen 43 215,94 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen sind. Verwendet sind also im ganzen 5 029 115,94 Kr. oder 86 115 Kr. für 1 km.

7. Die Hamar-Elverum Eisenbahn (38,1 km, Spurweite 1,067 m) führt von Hamar nach Elverum-Grundset, ist am 6. Oktober 1862 eröffnet und liegt im Amt Hedemarken. Das ursprüngliche Anlagekapital von 1 567 200 Kr., von dem der Staat 960 700 Kr. (61,3 %), die Gemeinden und Privatpersonen 606 500 Kr. (38,7 %) besitzen, ist lediglich durch Antheilscheine beschafft, während die zu Erweiterungen erforderten 203 506,06 Kronen den Betriebsüberschüssen entnommen wurden. Im ganzen wurden 1 770 706,06 Kr. oder 46 475 Kr. für 1 km verwendet.

8. Die Grundset-Aamot Eisenbahn (26,4 km, Spurweite 1,067 m) führt von Grundset nach Rena in der Gemeinde Aamot, ist am 23. Oktober 1871 eröffnet und liegt im Amt Hedemarken. Das ursprüngliche Anlagekapital (645 300 Kronen), von dem der Staat 519 700 Kr (80,5 %), die Gemeinden und Privatpersonen 125 600 Kr. (19,5 %) besitzen, ist durch Antheilscheine aufgebracht, während zu den Erweiterungsbauten (4 951,73 Kr.) 2 001 Kr. den Betriebsüberschüssen entnommen und 2 950,73 Kr. auf dem Anleihewege beschafft sind. Das gesammte verwendete Anlagekapital (650 251,73 Kr.) ergibt für 1 km 24 724 Kr.

9. Die Stören-Aamot Eisenbahn (317,8 km, Spurweite 1,067 m) führt von Rena über Koppang, Tönset und Röros nach Stören, ist am 14. Dezember 1875 von Rena bis Koppang (56 km), am 17. Oktober 1877 bis Stören eröffnet worden und liegt bis kurz vor Röros im Amt Hedemarken, von dort bis Stören im Amt Süddrontheim (Söndre Trondhjem); die Strecke Rena-Tönset (157 km) ist dem dritten, die Strecke Tönset-Stören (161 km) dem vierten Betriebsbezirk zugetheilt. Das ursprüngliche Anlagekapital (6 093 200 Kr.), von dem der Staat 15 002 000 Kr. (93,2 %), die Gemeinden und Privatpersonen 1 091 200 Kr. (6,8 %) besitzen, ist durch Antheilscheine, das zu Erweiterungen gebrauchte Kapital (363 489,26 Kr.) auf dem Anleihewege beschafft. Im ganzen sind 16 456 689,26 Kr. oder 51 783 Kr. für 1 km an Anlagekapital verwendet

10. Die Trondhjem-Stören Eisenbahn (51,1 km, Spurweite 1,067 m) liegt im Amt Süddrontheim und ist am 5. August 1864 von Stören bis Selsbak (2 km vor Drontheim), am 24. Juni 1881 bis Drontheim eröffnet. Das ursprüngliche Anlagekapital (3 900 100 Kr.) von dem der Staat 3 277 000 Kr. (84 %), die Gemeinden und Privatpersonen 623 100 Kr. (16 %) besitzen, ist durch Antheilscheine aufgebracht; das zu Erweiterungen gebrauchte Kapital (288 286,31 Kr.) den Betriebsüberschüssen entnommen. Im ganzen sind 4 188 386,31 Kr. oder 81 965 Kr. für 1 km an Anlagekapital verwendet

11. Die Merakerbahn (102,3 km, Spurweite 1,435 m) führt von Drontheim über Hommelvik nach Meraker an der Schwedischen Grenze, ist am 17. Oktober 1881 eröffnet und liegt bis Hommelvik im Amt Süddrontheim, von dort bis zur Grenze im Amt Norddrontheim (Nordre Trondhjem); ausserdem ist die Schwedische Staatsbahnstrecke von der Grenze bis Storlien (4 km) gepachtet. Das ursprüngliche Anlagekapital (11 255 600 Kronen), von dem der Staat 9 354 100 Kr (83,1 %), die Gemeinden usw. 1 901 500 Kr. (16,9 %) besitzen, ist durch Antheilscheine aufgebracht, der zu Erweiterungen gebrauchte Betrag (76 332,84 Kronen) den Betriebsüberschüssen entnommen. Das gesammte verwendete Anlagekapital beträgt 11 331 932,84 Kr. oder 110 772 Kronen für 1 km.

12. Die Jäderbahn (76,3 km, Spurweite 1,067 m), die einen eigenen, den fünften Betriebsbezirk, bildet, führt von Stavanger nach Ekersund, ist am 1. März 1878 eröffnet und liegt im Amt Stavanger. Das ursprüngliche Anlagekapital (5 164 400 Kr.), von denen der Staat 3 783 400 Kr. (73,3 %), die Gemeinden usw. 381 000 Kr. (26,7 %) besitzen, ist durch Antheilscheine, der zu Erweiterungen gebrauchte Betrag (24 559,97 Kr.) durch Anleihe beschafft. Im ganzen sind 5 188 959,97 Kr. oder 68 007 Kr. auf 1 km verwendet.

13. Die Bergen-Voss Eisenbahn (108 km, Spurweite 1,067 m), die den sechsten Betriebsbezirk bildet, ist am 11. Juli 1883 eröffnet und durchzieht, abgesehen von der im gleichnamigen Amt gelegenen Station Bergen, das Amt Süd-Bergenhus (Söndre Bergenhus). Das ursprüngliche Anlagekapital (10 024 000 Kr.), von dem der Staat 7 224 100 Kr. (72,1 %), die Gemeinden usw. 2 799 900 Kr. (27,9 %) besitzen, ist durch Antheilscheine beschafft; die Mittel zu Erweiterungen (20 254,74 Kr.) sind den Betriebsüberschüssen entnommen. Im ganzen sind 10 044 254,74 Kr. oder 93 002 Kr. für 1 km an Anlagekapital verwendet.

Für sämmtliche Norwegische Bahnen beträgt das ursprüngliche Anlagekapital 120 624 513,60 Kr., von dem 117 597 900 Kr. durch Antheilscheine und 3 026 613,60 Kr. durch Anleihe aufgebracht sind; ein solches Verhältniss, dass von dem Baukapital 97 % durch Antheilscheine und kaum 3 % durch Anleihen beschafft sind, dürfte sich kaum irgendwo wieder finden. Es erklärt sich dies aber aus den besonderen Verhältnissen, dass bei keiner Bahn die Privatunternehmung ausschliesslich zur Geltung gelangt, sondern dass mit ganz geringfügigen Ausnahmen nur öffentliche Gewalten oder betheiligte Privatpersonen zur Kapitalbildung beigetragen haben; den grössten Theil des Aktienkapitals, und zwar 92 984 280 Kr. oder 79 % besitzt der Staat, während den Gemeinden usw. nur 24 768 520 Kr. oder 21 % verbleiben. Für Erweiterungen und Verbesserungen sind 8 582 947,81 Kr. verwendet worden, von denen 5 709 669,37 Kr., also der bei weitem grössere Theil, den Betriebsüberschüssen entnommen und nur 2 873 278,44 Kr. durch Anleihen beschafft wurden. Im ganzen sind 129 207 461,41 Kronen oder 82 714 Kr. für 1 km an Anlagekapital verwendet.

Befördert wurden auf den Staatsbahnen 4 048 752 Personen (gegen 3 735 390 in 1889/90) und auf der Hauptbahn 435 807 (389 598), im ganzen also 4 334 225 (3 989 447) Personen, von denen 8 944 (8 506) oder 0,2 % auf die I., 234 439 (209 548) oder 5,4 (5,2) % auf die II. und 4 090 842 (3 771 393) oder 94,4 (94,6) % auf die III. Wagenklasse entfielen. Doch ist zu bemerken, dass die Bahnen des zweiten Betriebsbezirks, ferner die Merakerbahn, sowie die Bahnen des fünften und sechsten Betriebsbezirks die I. Klasse nicht führen. Am stärksten wurden die höheren Klassen auf der Eidsvold-Hamar, der Kongsvinger und der Hauptbahn benutzt; am stärksten wurde die III. Klasse auf der Bergen-Voss-, der Meraker- und der Jäderbahn benutzt. Geleistet wurden auf den Staatsbahnen 104 380 978 (95 393 429), auf der Hauptbahn 12 752 052 (11 464 468), im ganzen also 117 133 030 (106 857 897) Personenkm, von denen 1 567 001 (1 489 458) oder 1,3 (1,4) % auf die I., 15 462 494 (13 930 532) oder 13,2 (13,0) % auf die II. und 100 103 535 91 437 907) oder 85,5 (85,6) % auf die III. Wagenklasse entfallen. Durchschnittlich legte jeder Reisende in I. Klasse 175,2 (175,1) km, in II. 66,0 (66,5) km und in III. 24,5 (24,2) km, überhaupt 27,0 (26,8) km zurück. Von den angebotenen Plätzen wurden in I. Klasse durchschnittlich 7,2 (7,5) %, in II. 10,4 (9,9) %, in III. 23,1 (21,9) % und überhaupt 19,4 (18,5) % benutzt.

An Gütern wurden auf den Staatsbahnen 1 135 246 (1 123 883) t, auf der Hauptbahn 513 852 (506 151) t, im ganzen also 1 411 310 (1 400 261) t befördert, von denen 1 406 795 (1 396 972) t auf Frachtgut und 4 515 (3 289) t auf Fahrzeuge und Vieh entfallen. Geleistet wurden auf den Staatsbahnen 80 732 793 (80 950 887), auf der Hauptbahn 17 353 259 (17 020 213) und im ganzen 98 086 052 (97 971 100) tkm, von denen 91 890 931 (92 125 018) auf Frachtgut, 354 857 (246 589) auf Fahrzeuge und Vieh und 5 840 264 (5 599 493) auf Post- und Eilgüter sowie Reisegepäck entfallen. Durchschnittlich durchfuhr jede Tonne Gut 65,4 km.

Vereinnahmt wurden im Personenverkehr auf den Staatsbahnen 3 312 031,02 (3 095 124,28) Kr., auf der Hauptbahn 390 697,97 (356 707,30) Kr., zusammen also 3 702 728,99 (3 451 831,58) Kronen, von denen 116 213,64 (114 494,12) Kr. auf die I., 721 428,61 (664 790,77) Kr. auf die II., 2 759 258,22 (2 579 057,30) Kr. auf die III. Klasse und 105 828,52 (93 489,39) Kr. auf Zeitkarten und Nebengebühren entfallen. In I. Klasse brachte jedes Personenkilometer durchschnittlich 7,5, in II. 4,7, in III. 2,8 und überhaupt 3,1 Oere ein. Der Gepäckverkehr brachte 57 190,64 (53 981,96) Kr., die Postbeförderung 222 927,82 (224 792,27) Kronen, die Beförderung von Pferden, Hunden und Leichen 36 772,08 (29 935,14) Kr. und die Beförderung von Fahrzeugen 16 086,57 (10 827,52) Kr. ein, so dass der Verkehr der Personenzüge im ganzen eine Einnahme von 4 035 706,10 (3 771 368,47) Kr. ergab; von letzterer entfallen auf die Hauptbahn 424 491,08 (388 417,33) Kr. und auf die Staatsbahnen 3 611 215,02 (3 382 951,14) Kr. Im Güterverkehr wurden für Frachtgut 4 573 128,52 (4 636 227,58) Kr., für lebende Thiere 99 847,85 (93 871,16) Kr., für Eilgut 274 698,18 (244 468,26) Kr. und demnach im ganzen 4 947 674,55 (4 974 567,00) Kr. vereinnahmt, und zwar trugen zu letzterer Summe die Hauptbahn 1 246 439,05 (1 246 102,15) Kr. und die Staatsbahnen 3 701 235,50 (3 728 464,85) Kronen bei. Ausserdem gingen aus anderen Quellen auf der Hauptbahn 71 764,31 (62 537,51) Kr., auf den Staatsbahnen 206 835,97 (208 634,17) Kr., im ganzen also 278 600,28 (271 171,68) Kronen ein.

Die gesammte Betriebseinnahme beträgt demnach 9 261 980,93 (9 017 107,15) Kr. oder 5 870 Kr. auf 1 km Betriebslänge und vertheilt sich mit 1 742 694,44 (1 697 056,99) Kr. = 25 698 (24 957) Kr. für 1 km auf die Hauptbahn und mit 7 519 286,49 (7 320 050,16) Kr. = 4 980 (4 848) Kr. für 1 km auf die Staastbahnen. Zu den Gesammteinnahmen trugen der Personenverkehr 43,6 %, der Güterverkehr 53,4 % und andere Quellen 3 % bei. Diese Zahlen kennzeichnen im wesentlichen die Verkehrsverhältnisse, weshalb wir sie auch für die einzelnen Bahnen in vorstehender Reihenfolge aufführen: Smaalensbahn = 57 : 39 : 3 %; Kongsvingerbahn = 25,3 : 73,8 : 0,9 %; Christiania-Drammenbahn = 62,4 : 35,4 : 2,2 %; Drammen-Skienbahn = 71,2 : 26,6 : 2,2 %; Drammen-Randsfjordbahn = 28,9 : 69,4 : 1,7 %; Eidsvold-Hamarbahn = 43,8 : 53,1 : 3,1 %; Hamar-Grundsetbahn = 45,1 : 47,9 : 7 %; Grundset-Aamotbahn = 53,1 : 44,5 : 2,4 %; Stören-Aamotbahn = 50,4 : 46,9 : 2,7 %; Trondhjem-Störenbahn = 39,3 : 57,6 : 3,1 %; Merakerbahn = 26,9 : 70,7 : 2,4 %; Jäderbahn = 68,6 : 27,9 : 3,5 %; Bergen-Vossbahn = 66,7 : 28,1 : 5,2 %; endlich Hauptbahn = 24,4 : 71,5 : 4,1 %.

Die Betriebsausgaben erforderten bei den Staatsbahnen 5 639 647,71 (5 117 924,69) Kr. = 3 735 (3 389) Kr. für 1 km oder 75 (69,9) % der Einnahmen, bei der Hauptbahn 870 466,85 (806 772,85) Kr. = 12 801 (11 864) Kr. für 1 km oder 49,9 (47,5) % der Einnahmen, und demnach im ganzen 6 510 114,56 (5 924 697,54) Kronen = 4 126 (3 755) Kr. für 1 km oder 70,3 (65,7) % der Einnahmen; von den Gesammtausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 125 632,55 (119 541,31) Kr. oder 1,9 (2) %, auf die Betriebsabtheilung 1 915 404,33 (1 729 421,34) Kr. oder 29,4 (29,2) %, auf die Maschinenabtheilung 2 126 275,13 (1 892 336,90) Kr. oder 32,7 (31,9) %, auf die Bahnabtheilung 2 313 463,24 (2 138 036,82) Kronen oder 35,5 (36,1) %, endlich auf verschiedene Ausgaben 29 339,31 (45 361,17) Kr. oder 0,5 (0,8) %.

An Betriebsüberschuss verblieben bei den Staatsbahnen 1 879 638,78 (2 202 125,47) Kr. = 1 245 (1 459) Kr. für 1 km Betriebslänge = 1,57 (1,85) % des verwendeten Anlagekapitals; bei der Hauptbahn 872 227,59 (890 284,14) Kr. = 12 827 (13 093) Kr. für 1 km = 7,86 (8,25) % des Anlagekapitals; und demnach bei allen Bahnen 2 751 866,37 (3 092 409,61) Kr. = 1 744 (1 959) Kr. für 1 km = 2,10 (2,38) % des Anlagekapitals. Dem Ueberschuss treten an anderen Einnahmen 228 237,27 (218 720,06) Kr. hinzu, während 409 168,05 (394 777,09) Kr. in Abzug zu bringen sind; es verbleiben also 2 570 935,59 (2 916 352,58) Kr., und zwar 350 493,27 (448 931,58) Kr. bei der Smaalensbahn, 256 824,55 (292 752,79) Kr. bei der Kongsvingerbahn, 187 671,51 (186 963,40) Kr. bei der Christiania-Drammenbahn, 56 111,34 (55 023,27) Kr. bei der Drammen-Skienbahn, 310 436,92 (454 268,89) Kr. bei der Drammen-Randsfjordbahn, 139 749,23 (159 195,96) Kr. bei der Eidsvold-Hamarbahn, 51 142,63 (60 347,10) Kr. bei der Hamar-Grundsetbahn, 10 394,29 (12 994,77) Kr. bei der Grundset-Aamotbahn, 24 289,05 (41 615,22) Kr. bei der Stören-Aamotbahn, 51 586,66 (55 860,40) Kr. bei der Trondhjem-Störenbahn, 186 472,45 (204 925,23) Kr. bei der Merakerbahn, 10 908,74 (123,73) Kr. bei der Jäderbahn, 58 577,27 (57 374,02) Kr. bei der Bergen-Vossbahn und 876 277,68 (885 973,22) Kr. bei der Hauptbahn.

Von dem Reinüberschuss sind 142 300 (150 355) Kr. zu Tilgungen verwendet, 574 061,79 (901 058,63) Kr. den Rücklagen zugeführt und 1 854 573,80 (1 864 938,95) Kr. zur Vertheilung von Gewinnen an die Antheilscheine verwendet worden. Keinen Gewinn vertheilten die Grundset-Aamotbahn, die Stören-Aamotbahn, die Jäderbahn und die Bergen-Vossbahn; 0,5 % vertheilte die Drammen-Skienbahn wie im Vorjahre; je 1 % gaben wie 1889/90 die Smaalensbahn und die Trondhjem-Störenbahn; je 2 % vertheilten die Christiania-Drammenbahn (1,5 % in 1889/90) und die Merakerbahn (gleich dem Vorjahre); 2,5 % konnte die Hamar-Grundsetbahn, 2,7 % die Kongsvingerbahn, und 3,2 % die Eidsvold-Hamarbahn wie 1889/90 vertheilen; 3,5 % ergaben sich bei der Drammen-Randsfjordbahn gegen 3,8 % in 1889/90. Die Hauptbahn vertheilte wie im Vorjahre 7,5 % an die Vorzugs- und 6,5 % an die Stamm-Antheilscheine.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Es werden eröffnet:

a) am 15. April d. J. der an der Bahnstrecke Corbetha-Leipzig zwischen den Stationen Leutzsch und Leipzig belegene neue Haltepunkt Gohlis-Möckern für den Personen- und Gepäckverkehr,

b) am 1. Mai d. J. der an der Bahnstrecke Halle-Eisenach zwischen den Stationen Sättelstädt-Mechterstädt und Wuthe belegene neue Haltepunkt Schönau a. d. Hörsel für den Personenverkehr.

Erfurt, den 13. April 1892. (701)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Oldenburg-Quakenbrück gelegene Haltepunkt Brokstreek für den beschränkten Personenverkehr eröffnet.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen, sowie bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, den 12. April 1892. (702)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Am 1. Mai 1892 gelangen nachfolgend genannte Personenhaltestellen zur Eröffnung und zwar: zwischen den Stationen Zditz und Horowitz „Praskoles“ und zwischen den Stationen Zbirow und Holoubkau: „Mauth“.

Die einschlägigen Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen sind aus den in sämmtlichen Stationen und Haltestellen affichirten diesbezüglichen Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 13. April 1892. (703)
Die Betriebsdirektion.

2. Güterverkehr.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Für die Beförderung von Eisenschlacken im Verkehre von Riesa nach Gernrode a. H. tritt am 15. April d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,44 ℳ für 100 kg in Kraft. Dieser Frachtsatz kommt nur bei Sendungen von Riesa selbst (nicht Riesa-Elbkai) und ausserdem nur bei

Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Anwendung.

Dresden, am 9. April 1892. (704)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Belgien nach diesseitigen Stationen vom 1. Februar 1891 tritt am 15. April d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Durch denselben werden die seit Ausgabe des Tarifs neu eröffneten diesseitigen Stationen in den direkten Verkehr aufgenommen (Nachtrag kostenfrei.)

Strassburg, den 8. April 1892. (705)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. In den im Ostdeutsch-Oesterreichisch - Ungarischen Verband eingeführten provisorischen Ausnahmetarif für Mais, gültig bis 30. Juni 1892, werden die Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Maltsch, Neumarkt und Spittelndorf mit folgenden Schnittfrachtsätzen aufgenommen:

Nach	Frachtsätze von der Uebergangsstation: Oderberg	Hallstadt	Mittelwalde	Oswiecim	Liebau	Bodenbach/Tetschen
	für 100 kg in Mark					
Maltsch . .	0,77	0,45	0,61	0,83	0,50	0,74
Neumarkt . .	0,75	0,48	0,58	0,80	0,52	0,77
Spittelndorf .	0,80	0,42	0,63	0,85	0,47	0,71

Ferner ermässigt sich auf Seite 13 des genannten Ausnahmetarifs der Schnittsatz Varjas-Dzieditz von 2,40 auf 2,33 ℳ und der Schnittsatz Varjas - Oswiecim von 2,60 auf 2,43 ℳ

Breslau, den 12. April 1892. (706)

Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Berlin. Die in dem Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Breslau, enthaltend den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. im Oberschlesischen Grubenbezirk, für den Theil II auf Seite 78 und 79 vorgeschriebenen Verfrachtungsbedingungen werden wie folgt geändert:

a) Der erste Absatz der Bestimmungen unter Nr. 1 (Seite 78) erhält folgende Fassung:

„Die im Theil II unter A, B und C enthaltenen Frachtsätze finden nur Anwendung bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 000 bezw. 35 000 und bezw. 25 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Versendung einer Jahresmenge von mindestens 5 Millionen Kilogramm von einem Versender, jedoch gleichviel, ob von einer oder mehreren Grubenstationen, nach den unter A, B und C aufgeführten Empfangsstationen, sowie nach den Stationen Altdamm und Carolinenhorst des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg und nach den im Theil II des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von den Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach den Stationen der Altdamm - Colberger Eisenbahn aufgenommenen Empfangsstationen."

b) Absatz 2, 3, 4 und 6 der Bestimmungen unter Nr. 1 bleiben unverändert in Geltung.

c) Im Absatz 5, Zeile 3, ist hinter 45 000 einzuschalten:

bezw. „35 000 bezw. 25 000 kg."

d) Die Bestimmungen unter Nr. 2 (Seite 79 des Tarifes) sind zu streichen. Im Anhang zum Staatsbahn - Gütertarif Breslau-Bromberg ist auf Seite 99 unter Nr. 3, Zeile 6 und im Ausnahmetarif vom 1. Januar 1891 für Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach der Altdamm - Colberger Eisenbahn auf Seite 9, Zeile 7 von oben, hinter „A" einzuschalten „B und C".

Auf die bisher beförderten Sendungen nach den im Theil II des Tarifes nach dem Direktionsbezirk Berlin unter B und C aufgenommenen Stationen finden die geänderten Bedingungen keine Anwendung.

Breslau, den 11. April 1892. (707)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Die auf den Seiten 6, 7 und 8 des Heftes I des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Dezember 1888 aufgeführten Bestimmungen über Leichensendungen an anatomische Anstalten der Universitäten, sowie über die Beförderung von Rennpferden und Vollblut-Mutterpferden finden keine Anwendung im Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Im Verkehr mit den Stationen Altensteig der schmalspurigen Eisenbahn Nagold-Altensteig und Weingarten der Privat - Lokalbahn Ravensburg - Weingarten findet eine direkte Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nicht statt.

Im Verkehr mit den Stationen Nellmersbach und Ottendorf der Württembergischen Staatseisenbahnen ist die Beförderung von Pferden und sonstigem Grossvieh auch in Einzelsendungen ausgeschlossen.

Köln, den 11. April 1892. (708)

Namens der betheiligten Verwaltungen:

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Bekanntmachung 1.

Am 1. Mai 1892 gelangt unter der Bezeichnung Gütertarif Theil V, Heft Nr. 3 ein neuer Kohlen-Ausnahmetarif zur Einführung, welcher Frachtsätze ab Stationen der Böhmischen Westbahn, Aussig - Teplitzer und Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der Station Strebichovic-Vinaric (Libusiner Schacht) der Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft nach Stationen der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn enthält.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif Theil V, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1888, sowie der Kohlen-Ausnahmetarif für den Böhmisch - Bayerisch - Hessisch - Nassauischen Verkehr vom 15. August 1888 aufgehoben.

Der neue Ausnahmetarif ist bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 70 ₰ = 40 kr. Oesterr. Währung erhältlich.

Bekanntmachung 2.

Ab 1. Mai 1892, dem Einführungstage des neuen Böhmisch - Süddeutschen Kohlen-Ausnahmetarifes Theil V, Heft Nr. 3 des Süddeutsch - Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifes, erhält der seither unter dem Titel: „Gütertarif Theil V, Heft Nr. 3" bestandene Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von Bingen, Frankfurt a/M., Gernsheim usw. nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 15. Oktober 1888 die Bezeichnung: „Gütertarif Theil V, Heft Nr. 1."

München, den 9. April 1892. (709)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Italienischer Verband. Am 1. Mai cr. tritt ein Nachtrag III zu Theil I, sowie ein Nachtrag V zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs vom 1. August 1888 in Kraft. Diese Nachträge, welche Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und zwar sowohl für die Italienischen wie auch für die ausseritalienischen Strecken enthalten, können kostenfrei von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 8. April 1892. (710)

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Zu unserem Lokalgütertarif vom 1. Mai 1889 ist der Nachtrag 2, zu unserem Lokalvieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1889 der Nachtrag 1 erschienen. Exemplare können von sämmtlichen diesseitigen Stationen bezogen werden.

Braunschweig, den 1. April 1892. (711)

Die Direktion.

Mit dem 15. April 1892 können auch nach der Haltestelle Jamielnik Stückgüter abgefertigt werden.

Bromberg, den 9. April 1892. (712)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Nachtrag I zu Tarif-Theil I und Nachtrag II zu Tarif-Theil II b. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 wird der Nachtrag I zu Tarif-Theil I und der Nachtrag II zu Tarif-Theil II b für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband eingeführt.

Diese Nachträge enthalten neue Tarifbestimmungen und Schnittfrachten für Eilgut rücksichtlich der Französischen Strecken.

Exemplare des Nachtrages I sind unentgeltlich und jene des Nachtrages II zum Preise von 10 kr. = 20 Cts. für das Stück bei den betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 11. April 1892. (713)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Harze, gemeine, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende

Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Grammat-Neusiedl	1,31 ℳ
nach Marchegg . .	1,38 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Grammat-Neusiedl	1,26 ℳ
nach Marchegg . .	1,33 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Grammat-Neusiedl	1,67 ℳ
nach Marchegg . .	1,74 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 8. April 1892. (714)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Tarif für Güter des Spezialtarifes 1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892, beziehungsweise soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1892, gelangt ein neuer Tarif, Theil III, für den direkten Transport von Gütern des Spezialtarifes 1 zur Einführung, durch welchen die gegenwärtig gültigen in den einzelnen Tarifheften enthaltenen Frachtsätze für Güter des Spezialtarifes 1 aufgehoben, beziehungsweise ersetzt werden.

Aus diesem Anlasse erscheinen auch die nachstehend bezeichneten, die Aufhebung der betreffenden Frachtsätze behandelnden Tarifnachträge.

Exemplare des neuen Tarifes, Theil III, sowie der Nachträge und zwar:

a) des Nachtrages IV zu dem Tarife, Theil II, Heft A vom 15. Oktober 1886,
b) des Nachtrages III zu dem Tarife, Theil II, Heft C vom 1. Januar 1890,
c) des Nachtrages III zu dem Tarife, Theil II, Heft D vom 1. Januar 1890,
d) des Nachtrages II zu dem Tarife, Theil II, Heft E vom 1. September 1890,
e) des Nachtrages III zu dem Tarife, Theil II, Heft F vom 1. April 1891,
f) des Nachtrages I zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Januar 1892

werden rechtzeitig bei der gefertigten Generaldirektion käuflich zu erhalten sein.

Prag, am 10. April 1892. (715)

Generaldirektion
der a priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personenverkehr mit Nordseebädern. Fahrpreisänderung. Vom 1. Mai l. J. angefangen erhöhen sich infolge eingetretener Erhöhung der Schiffsantheile für die Strecke Cuxhaven-Helgoland die im Nachtrage I zum Tarife für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck nach Amrum, Helgoland, Munkmarsch, Norderney, Westerland und Wyk a/Föhr vom 10. Juli 1890 enthaltenen Fahrpreise für Sommerkarten von Wien (Nordwestbahnhof, Staats- oder Nordbahnhof) nach Helgoland in jeder Klasse um 2 ℳ.

Die neuen Preise betragen demnach I. Klasse 169,70 ℳ und II. Klasse 123,40 ℳ.

Wien, am 6. April 1892. (716)

Die Direktion
der K. K. pr. Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. an erleiden die Tarifsätze für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Verkehre zwischen Stationen der Deutschen Eisenbahnen einerseits und London über Herbesthal-Bleyberg-Calais-Dover andererseits durch Erhöhung der Bezugsantheile einzelner an dem Verkehr betheiligter ausländischer Eisenbahnen Vertheuerungen.

Die neuen Tarifsätze werden von unserem Personentarifbüreau auf bezügliche Anfrage bekannt gegeben.

Köln, den 13. April 1892. (717)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg und Oswiecim. Mit dem 1. Juni d. J. wird ein neuer Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Personenverkehr über Oderberg bezw. Oswiecim eingeführt. Durch denselben kommen die nachbezeichneten Tarife zur Aufhebung:

a) der Tarif für den Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Personenverkehr über Oderberg resp. Oderberg-Marchegg, Oswiecim und Szczakowa vom 1. Juni 1890 nebst Nachtrag I und
b) der Tarif für den Ungarisch-Deutschen Personenverkehr über Oderberg vom 1. Juni 1890.

Der neue Tarif enthält einige Erhöhungen gegenüber den Fahrpreisen und Gepäck-Frachtsätzen der zur Aufhebung gelangenden Tarife.

Ausserdem wird mit dem angegebenen Tage die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Brieg und Oppeln einerseits und Budapest andererseits über Oderberg-Ruttek bezw. Zsolna-Galantha bezw. Marchegg aufgehoben.

Der neue Tarif kann von dem Tage seiner Einführung ab bei den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Breslau, den 13. April 1892. (718)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der mitbetheiligten
Deutschen Bahnverwaltungen.

---

4. Generalversammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betreffend.

Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktionsgebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung auf Sonnabend, den 21. Mai 1892, Vormittags 10 Uhr, ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Vorlage der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie des Geschäftsberichtes der Direktion pro 1891.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1891 gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Maassgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Antrag der Verwaltung:
„Die Generalversammlung wolle die Bahnverwaltung auf Grund der im Geschäftsbericht pro 1891, Abtheilung I Seite 15 bis 29, enthaltenen Darlegung ermächtigen, in Gemässheit der Ziffer VI der Fusionsgrundlagen auf Rechnung der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen die Herstellung normalspuriger Lokalbahnen a) von Lauterecken über Meisenheim nach Staudernheim mit einem Anlagekapital von 3 800 000 ℳ, b) von Grünstadt nach Offstein mit einem Anlagekapital von 538 000 ℳ und c) von Ebertsheim nach Hettenleidelheim mit einem Anlagekapital von 450 000 ℳ zu übernehmen, das Bau- und Einrichtungskapital der genannten Gesellschaft um diese Beträge — eventuell unter Zuschlag der erwachsenden Geldaufbringungskosten — zu erhöhen und die Geldbeschaffung durch Aufnahme von Prioritätsanlehen zu bewerkstelligen, und zwar in der Voraussetzung, dass die Königliche Staatsregierung gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die Zinsengewährleistung für jene Kapitalerhöhungen übernimmt."
V. Antrag der Verwaltung:
„Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass auf Grund der im Geschäftsbericht pro 1891, Abtheilung I, Seite 29 bis 54 gegebenen Begründung zur Herstellung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, für Vermehrung und Verbesserung des Fahrmateriales, für Beschaffung von Werkstätte-Einrichtungen, dann für Erweiterung und Ergänzung des Telegraphennetzes das Bau- und Einrichtungskapital der Pfälzischen
Ludwigsbahn um . . 2 850 000 ℳ
der Pfälzischen
Maximiliansbahn um 2 180 000 „
der Pfälzischen
Nordbahnen um . . 2 970 000 „
— eventuell unter Zuschlag der erwachsenden Geldaufbringungskosten — erhöht und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe dieser Summe durch Aufnahme von Prioritätsanlehen bewerkstelligt werde, — alles dieses in der Voraussetzung, dass und insoweit die Königliche Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilen und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die Zinsgarantie auf diese Kapitalerhöhungen ausdehnen wird."
VI. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Geschäftsbericht pro 1891 liegen vom 5. Mai ab in Zimmer Nr. 6 des Direktionsgebäudes dahier zur Einsicht der Herren Aktionäre auf.

Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen bezw. Artikel 238 Absatz 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstand angemeldet worden sind.

Diejenigen Herren Aktionäre der drei

vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 14. Mai d. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien gerechnet.

Ludwigshafen a/Rh., 11. April 1892.

Der Vorstand (719)
des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
J. v. Neumayer,
Kgl. Geheimer Hofrath.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXV. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 31. Mai 1892, um 10 Uhr Vormittags, in Wien im Boesendorfersaale, I. Herrengasse Nr. 6 stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1891;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1891 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1892.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien bis längstens Sonnabend, den 30. April, Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1892. (720)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Sonnabend, den 30. April 1892, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXXIV. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1891.
2. Bericht über die Ergebnisse des durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführten Betriebes der Oesterreichischen Linien im Jahre 1891
3. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1891.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1892 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1892. (721)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Kohlen- und Coakslieferung. Vom 1. Juni d. J. bis zum 31. Mai n. J. sind an Kohlen und Koaks

340 000 t für Lokomotivheizung,
15 000 „ „ Werkstätten,
23 100 „ „ Lokalheizung

zu liefern. Angebote sind bis zum 29. d. Mts., Abends 6 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Vordruckbogen sind von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, am 11. April 1892. (722)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Normal-Schraubenkuppelungen ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 27. d. Mts. bei uns einzureichen, die Bedingungen nebst Zeichnungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ pro Exemplar zu beziehen.

Giessen, den 12. April 1892. (723)

Gr. Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Dreh- und Hobelspähne von Schweisseisen und Stahl, Hartgussräder, Gusseisen, Radreifen, Schweiss- und Flusseisen etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Revisionsbüreau hierselbst eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 19. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

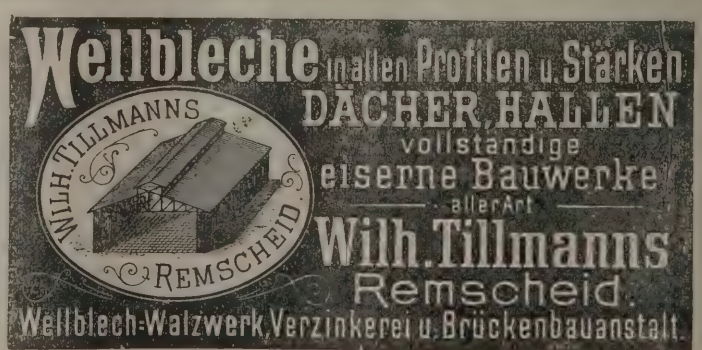
Die Oeffnung der Angebote geschieht alsdann in Gegenwart etwa erschienener Käufer.

Oldenburg, den 9. April 1892. (724B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Bahnmeisterwagen
und alle anderen Fahrgeräthe werden **sehr billig** geliefert. Adr. sub Z. A. 4711 an **G. L. Daube & Co. in Köln a/Rh.**



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. April 1892.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Mai d. J. ab gültige Fahrplan der Eutin-Lübecker Eisenbahn bei.

Inhalt:

Versuche mit Westinghouse- und Newyork-Luftbremsen bei Burlington.
Vereinsmittheilungen:
Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen.
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Landtage u. die Eisenbahnen.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Febr. 1892.
Der Entwurf des neuen Betriebsreglements.
Erweiterung des Bahnhofes in Eger.
Ertheilung einer Vorkonzession in Oesterreich.
Generalversammlungen:
der Budapester Strassenbahn,
der Budapester Lokaleisenb.-Aktiengesellschaft,
der Ungarischen Westbahn,
der Battaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Bahn,
der Alföld-Fiumaner Bahn,
der Lokalbahn Mori-Arco-Riva,
der Brünner Lokal-E.-G. und
der Wiener Lokalbahnen.
Börsenbericht.
Aus Belgien:
Die grosse Centralbahn in 1891.
Aus der Schweiz:
Unfall auf dem Greifensee.
Eisenbahn-Betriebspersonal.
Generosobahn.
Genfer Schmalspurbahnen.
Personalnachrichten:
Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Hessen.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnungen von Stationen.
3. Verkehrsstörungen.
4. Güterverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Versuche mit Westinghouse- und Newyork-Luftbremsen bei Burlington.

Am 3., 4. und 5. Februar d. J. haben in Burlington, Jowa, Versuche mit den Westinghouse- und Newyork-Luftbremsen stattgefunden*), über welche die „Railr. Gaz." ausführlich berichtet. Mit Rücksicht auf die auch bei uns jetzt stark im Vordergrund stehende Bremsfrage glauben wir, hierüber näher berichten zu müssen. Den Versuchen wohnten ausser den Vertretern der Bremsbaugesellschaften zahlreiche höhere Beamte der verschiedensten Eisenbahngesellschaften und Delegirte der hervorragendsten technischen Fachzeitungen bei. Der Versuchsplan war von Mr. Rhoder, Superintendent of Motive Power der Chicago, Burlington and Quincybahn ausgearbeitet, Mr. Cota, Air Brake Instructor derselben Bahn, hatte die Bedienung des Bremsventils auf der Lokomotive übernommen, und der Vertreter der „Railr. Gaz.", Mr. Barner, fungirte als Protokollführer. Die meisten Ergebnisse wurden, um Irrthümern vorzubeugen, von 2 oder mehr Personen festgestellt.

Zu den Versuchen wurden die folgenden Bremsen verwendet:

Bremsventil Nr. 2 der Newyork Air Brake Co., an Westinghouse-Cylindern und Reservoiren.

Neues Westinghouse Bremsventil mit messingenen Ventilfedern von Draht Nr. 13 der Brown & Sharp'schen (Nr. 18 der Deutschen) Drahtlehre.

Neues Westinghouse-Bremsventil mit messingenen Ventilfedern Nr. 10 der Brown & Sharp'schen (Nr. 25 der Deutschen) Drahtlehre. Die Federn waren bereits 2 Jahre im Gebrauch.

Altes Westinghouse-Bremsventil mit gleichen Federn wie vor.

Die Bremsventile wurden vor den Versuchen nicht gereinigt oder ausgebessert. Die Wagen waren 10,4 m lange Palastwagen, die bereits über 2 Jahre im Betrieb liefen; sie waren mit Janney-Kuppelungen, metallenen Bremsklötzen und schnellwirkenden Westinghouse-Bremsen ausgerüstet. Die Versuche wurden auf demselben Geleise vorgenommen, das bereits 1886 und 1887 gleichen Versuchen gedient hatte.

*) Betreffs der Konstruktion und Wirkungsweise dieser Ventile siehe „Centralblatt der Bauverwaltung" 1892, S. 136.

Zu bemerken ist, dass die Lokomotiv- und Tenderbremsen nicht gut funktionirten, da die Bremsklötze neu und den Rädern nicht angepasst waren. Das durchschnittliche Spiel zwischen den Wagen betrug einschliesslich des Federspiels 25 cm. Die Bremswirkung erstreckte sich auf ungefähr 70 % des Leergewichts der Wagen. Der Bremskolbenweg schwankte zwischen 15 und 23 cm und betrug durchschnittlich 18 cm.

Es wurden verschiedene Versuchsreihen angestellt, von denen die hauptsächlichen nachstehend aufgeführt sind.

1. Eigentliche Nothbremsversuche.

Die hierfür erforderlichen bezw. gewonnenen Daten gibt folgende Tabelle:

	Newyork-Bremse 3. Februar 1892					Westinghouse-Bremse mit schwacher Feder 4. Februar 1892			
Nummer der Bremsung	1	1	2	3	4	1	2	3	4
Zahl der Wagen im Zuge	50	50	49	49	49	50	49	49	49
Wetter	hell und trocken					wolkig und leichter Regen			
Zustand der Schienen	gut					schlecht			
Luftdruck in Atmosphären	4,92	5,06	4,92	4,92	4,92	4,92	4,92	5,06	4,92
Stundengeschwindigkeit in Kilometern	24	42	50	29	58	37	48	31	58
Stoss des letzten Wagens*) in Metern	+ 2,4	+ 1,6	+ 1,0	+ 2,3	+ 0	0	+ 0,06	+ 0,03	+ 0,03
Stoss des ersten Wagens in Metern	Gleitmesser war nicht angebracht					+ 0,7	+ 2,3	+ 0,24	+ 0,4
Zeit zwischen dem Oeffnen des Lokomotivbremsventils und dem Stoss des Wagens in Sekunden	6	5	5,5	5	6	6,6	6,6	5,4	7
Cylinderdruck beim Stoss im letzten Wagen in Atmosphären	4,2	3,9	4,1	3,9	4,1	4,1	4,0	4,1	4,1
Durchlaufene Entfernung bis zum Stillstand in Metern	38,4	90,5	110,0	47,6	175,0	73,0	117,2	49,4	197
Dauer der Bremsung in Sekunden	8	11,5	14,5	10,5	18,2	12	13	11	20,5
Versuche bei stillstehendem Zug über die Schnelligkeit des Anziehens der Bremsen	Bremsen zogen in 3 Sekunden an, bei 3,5 Atm. Druck in 4 1/5 Sekunden					Bremsen zogen in 3 Sekunden an, bei 4,1 Atm. Druck in 4 Sekunden			

Bemerkungen hierzu:

Bremsung Nr. 1: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 1: Nachm.; am 22. Wagen von vorn brach die Zugfeder.
Bremsung Nr. 2: am 18. Wagen von vorn brach ein Kuppelungsglied.
Bremsung Nr. 3: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 4: zwischen Maschine und Dynamometerwagen brach ein Gelenk.

Bremsung Nr. 1: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 2: am 7. Wagen von hinten scheerten die Niete der Zugstange ab.
Bremsung Nr. 3: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 4: keine Beschädigung.

*) Die Stösse wurden mit + bezeichnet, wenn der Gleitmesser sich nach der Lokomotive hin bewegte, mit — bei umgekehrter Bewegung.

	Westinghouse-Bremse mit starker Feder 4. Februar 1892				Altes Westinghouse-Bremsventil mit starker Feder 5. Februar 1892		
Nummer der Bremsung	1	2	3	4	1	2	3
Zahl der Wagen	50	50	49	49	50	50	49
Wetter	schwerer Schneefall (Schnee nass)				hell und trocken		
Zustand der Schienen	6 mm mit Schnee bedeckt				gut		
Luftdruck in Atmosphären	5,06	4,98	4,78	4,78	4,78	4,71	4,85
Stundengeschwindigkeit in Kilometern	37	51	36	54	39	50	34
Stoss des letzten Wagens in Metern	+ 0,15 — 3,2	+ 0,24	+ 0,06	— 0,06	+ 0,09	+ 0,09	+ 0,12
Stoss des ersten Wagens in Metern	+ 0,40	+ 0,76	+ 0,67	+ 0,09	+ 0,39	+ 0,49	+ 0,15
Zeit zwischen dem Oeffnen des Lokomotivbremsventils und dem Stoss des Wagens in Sekunden	6	—	6	—	6	6,6	6
Cylinderdruck beim Stoss im letzten Wagen in Atmosphären	4,2	4,2	4,0	3,9	3,9	3,9	3,9
Durchlaufene Entfernung bis zum Stillstand in Metern	70,8	107,8	72,6	171,0	86,4	127,0	57,9
Dauer der Bremsung in Sekunden	11	14	12	19	13	16,5	11,6
Versuche bei stillstehendem Zug über die Schnelligkeit des Anziehens der Bremsen	Bremsen zogen in 3 1/5 Sek. an, bei 4,1 Atm. Druck in 4 Sek.				Bremsen zogen in 3 1/5 Sek. an, bei 3,9 Atm. Druck in 4 Sek. Der Druck in der Leitung betrug nur 4,6 Atm.		

Bemerkungen hierzu:

Bremsung Nr. 1: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 2: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 3: ein heftiger Ruck riss am 15. Wagen von vorn den Drehbolzen der Kuppelung heraus.
Bremsung Nr. 4: keine Beschädigung. Ein Stoss am letzten Wagen bewegte den Gleitmesser ein wenig; es geschah dies 16 1/2 Sekunden nach Ingangsetzung des Lokomotivventils.

Bremsung Nr. 1: am 20. Wagen von vorn brach ein hinteres Kuppelungsglied nahe des Bolzens.
Bremsung Nr. 2: am 14. Wagen von vorn riss die Zugstange aus.
Bremsung Nr. 3: keine Beschädigung.
Bremsung Nr. 4 fiel aus wegen Sperrung der Strecke durch einen Güterzug.
Bemerkung. Die Ventile wurden im November und Dezember 1891 zum letzten Mal gereinigt.

2. Versuche über den Wirkungsgrad der Bremsen.

Bei diesen Versuchen wurden 25 stillstehende Wagen verwendet. An der Druckluftleitung und an dem Hilfsreservoir des Dynamometerwagens (hinter der Maschine) des mittleren und des letzten Wagens wurden Manometer angebracht. Eine Verminderung des Leitungsdruckes wurde von der Maschine aus in Zwischenräumen von 1 Minute vorgenommen. Die Ergebnisse waren folgende:

a) Westinghouse-Bremse: neue Bremsventile mit alten Federn; Luftdruck auf der Maschine 4,8 Atmosphären; Druckverminderungen 0,53 Atm., 0,46 Atm., 0,32 Atm., 0,28 Atm.

Dynamometerwagen		12. Wagen		25. Wagen	
Leitungsdruck	Cylinderdruck	Leitungsdruck	Cylinderdruck	Leitungsdruck	Cylinderdruck
in Atmosphären					
5,06	0	4,50	0	4,78	0
4,57	1,55	4,08	0,56	4,36	0,49
4,08	2,32	3,66	2,11	3,97	2,18
3,80	2,95	3,30	3,30	3,55	3,09
3,38	3,30				

b) Newyork-Bremse: Luftdruck auf der Maschine 4,85 Atmosphären; Druckverminderungen 0,46 Atm., 0,46 Atm., 0,42 Atm., 0,35 Atm.

Dynamometerwagen		12. Wagen		25. Wagen	
Leitungsdruck	Cylinderdruck	Leitungsdruck	Cylinderdruck	Leitungsdruck	Cylinderdruck
in Atmosphären					
4,92	0	4,71	0	4,78	0
4,36	1,69	4,36	0,35	4,36	0,98
4,08	2,88	3,86	1,55	3,86	2,25
3,44	3,44	3,44	2,53	3,34	3,34
		3,02	3,02		

Im 25. Wagen stieg der Druck stetig bis zur vollständigen Ausgleichung; im 12. Wagen stieg der Druck bis zu 2,46 Atm. beinahe stetig, dann trat bis zur nächsten Luftverminderung ein Stillstand ein. Im Dynamometerwagen stieg der Druck stetig und langsam.

3. Versuche über das Lösen der Bremsen.

Hierbei wurden wieder 25 stillstehende Wagen verwendet. Es wurde zunächst in die Leitung ein Druck von 4,92 Atm. gegeben. Hierauf wurde das Lokomotivventil abgesperrt und ein Druck von 7,03 Atm. in dem Hauptluftreservoir erzeugt. Dann liess man die Luft aus der Druckleitung, jedoch nicht vollständig, abblasen. Hierbei wurden Pausen von 15 bis 30 Sekunden gemacht, um einen Ausgleich des Luftdrucks zwischen den Hilfsreservoirs und den Bremscylindern herbeizuführen*), dann wurde plötzlich das Lokomotivventil auf Fahrt gestellt; gleichzeitig hiermit liess die Lokomotive einen Pfiff ertönen, so dass die Beobachter, welche in Zwischenräumen über die ganze Länge des Zuges vertheilt waren, die Zeit feststellen konnten, die zwischen dem Pfiff und dem Lüften der Bremsen verstrich. Die Resultate dieser Versuche sind die folgenden:

Wagen Nr.	Zeit bis zum Lösen in Sekunden	Angabe, ob die Bremsen funktionirten (f.) oder nicht (f. n.) **)
a) Westinghouse-Bremse mit neuen Ventilen und starker Feder.		
1 (Dynamometerwagen)	gleich frei	f.
2	—	f.
3	blieben fest	f.
4	—	f.
5	—	f. n.
6	nach 50 Sekunden	ausgeschaltet wegen Hebelbruchs
7	gleich frei	legten sich an und bliesen sofort wieder ab
8	—	f.
9	blieben fest	f.
10	—	f.
11	nach 35 Sekunden	f.
12	gleich frei	f.
13	—	f.
14	blieben fest	f.
15	—	f.
16	—	f.
17	nach 30 Sekunden	f.
18	„ 13 „	f.
19	„ 46 „	f.
20	„ 22 „	f. beim 1. Lüften
21	„ 61 „	f.
22	„ 37 „	bliesen beim 1. und 2. Lüften ab, f. beim 3. Lüften
23	„ 23 „	f.
24	„ 23 „	f.
25	„ 23 „	f.
b) Newyork-Bremse.		
1 (Dynamometerwagen)	plötzlich frei	f.
2	„ „	f.
3	„ „	f.
4	„ „	f.
5	„ „	f.
6	nach 85 Sekunden	f.
7	plötzlich frei	f.
8	nach 25 Sekunden	zog nicht an, fehlerhafte Lederpackung
9	plötzlich frei	f.
10	nach 30 Sekunden	f.
11	—	—
12	plötzlich frei	beim 1. und 2. Lüften zogen die Bremsen nicht an, beim 3. Lüften f.
13	nach 30 Sekunden	f. (an diesem Wagen Manometer)
14	plötzlich frei	f.
15	„ „	f.
16	„ „	f.
17	„ „	f.
18	„ „	f.
19	nach 57 Sekunden	f.
20	plötzlich frei beim 2. Lufteinlass	f. bliesen beim 1. Lüften ab
21	nach 90 Sekunden	f.
22	plötzlich frei	bliesen beim 1. und 2. Lüften ab, f. beim 3. Lüften
23	nach 34 Sekunden	f.
24	plötzlich frei	f.
25	nach 60 Sekunden	f. (an diesem Wagen Manometer)

*) Dieser Vorgang ist in den nachfolgenden Tabellen mit 1., 2. Lüften usw. bezeichnet.

**) Beim vorhergehenden Abblasen der Druckluft.

Wagen Nr.	Zeit bis zum Lösen in Sekunden	Wagen Nr.	Zeit bis zum Lösen in Sekunden
c) Westinghouse-Bremse mit alten Bremsventilen.			
1 (Dynamometerwagen)	30	13	50
		14	30
		15	45
2	20	16	30
3	25	17	20
4	32	18	40
5	30	19	55
6	30	20	38
7	10	21	38
8	15	22	45
9	32	23	60 *)
10	70	24	60
11	35	25	24
12	75	26	20

Die vorstehenden Ergebnisse sind mit denjenigen, welche 1887 mit der Westinghouse-Bremse erzielt wurden,

*) Löste sich sehr langsam.

zusammengestellt worden. Da das gewöhnliche Verfahren beim Vergleich von Nothbremsungen, die unter sonst gleichen Umständen vorgenommen wurden, durch Gegenüberstellen der Quadrate der Geschwindigkeiten mit den zugehörigen Bremswagen das Güteverhältniss der Bremsen zu bestimmen, nicht für korrekt und unter Umständen zu schwerwiegenden Irrthümern führend bezeichnet wird, so ist man im vorliegenden Falle so vorgegangen, dass man zunächst die Bremswege mit dem zugehörigen Luftleitungsdruck während des Wirkens der Bremse verglichen und hierbei angenommen hat, dass die Bremswege um so kürzer sind, je stärker der Luftdruck ist, oder dass die Bremswege zu dem zugehörigen Luftdruck in umgekehrtem Verhältniss stehen. Es sind dann die Bremswege, entsprechend der Bahnneigung, vergrössert oder verringert worden unter der Voraussetzung, dass die Länge der Bremswege zu- oder abnimmt im Verhältniss der infolge Durchlaufens einer Steigung oder eines Gefälles vom Zuge geleisteten bezw. auf ihn wirkenden Arbeit zu der vermöge seiner Geschwindigkeit in ihm vorhandenen lebendigen Kraft. Bevor jedoch diese Korrektionen gemacht wurden, wurde die Hälfte des Weges, den die Züge von dem Augenblick, wo der Maschinenführer sein Ventil in Bewegung setzte, bis zu dem Anliegen aller Bremsklötze, von der Länge des Bremsweges in Abzug gebracht. Dieser Zeitraum beträgt ungefähr 4 Sekunden. Der abzuziehende Weg würde mithin 2 Sekunden mal der Geschwindigkeit des Zuges im gegebenen Falle sein.

Erst auf dieser Grundlage konnte ein direkter Vergleich der Quadrate der Geschwindigkeiten mit den zugehörigen Bremswegen vorgenommen werden. Die beobachteten Resultate sind auf einen Leitungsluftdruck von 70 Pfund (4,92 Atmosphären) und auf waagerechte Strecke umgerechnet und in einem Diagramm derart zeichnerisch dargestellt worden, dass die Zuggeschwindigkeiten als Abscissen, die zugehörigen Bremswege als Ordinaten aufgetragen wurden. Durch die so erhaltenen Punkte wurde eine stetige Kurve erhalten.

Bezeichnet S die Zuggeschwindigkeit auf die Stunde und das Kilometer, dann ist die Sekundengeschwindigkeit 0,28 S in Meter. Nach dem oben gesagten durchläuft also der Zug, bevor die Bremsen wirken (2 Sekunden), noch einen Weg von $2 \times 0{,}28\ S$ oder $0{,}56\ S$ in Meter. Es läuft nun beispielsweise ein Zug, nachdem die Bremsen wirken, bei einer Geschwindigkeit von 32,2 km noch 36,6 m weit, er wird mithin bei einer anderen Geschwindigkeit S noch eine Strecke von

$$\frac{36{,}6}{32{,}2^2} S^2 = 0{,}0354\, S^2$$

zurücklegen.

Die gesammte durchlaufene Strecke W beträgt daher bei einer Geschwindigkeit S

$$W = 0{,}56\, S + 0{,}0354\, S^2.$$

Diese Formel stimmt mit den mittleren erhaltenen Resultaten gut überein. Sie ergibt beispielsweise für eine Geschwindigkeit von 100 km einen Bremsweg von 400 m; bei der in Amerika bereits zur Anwendung gekommenen Geschwindigkeit von 90 Meilen (145 km) einen Bremsweg von 820 m, und für die geplante Geschwindigkeit von 100 Meilen (160 km) würde sich sogar ein Bremsweg von rund 1 km ergeben.

Zu berücksichtigen hierbei ist noch, dass die Versuche nur mit leeren Wagen gemacht wurden; die Bremswege würden sich also bei beladenen Wagen noch grösser ergeben, und zwar ungefähr um ebenso viel als das Gewicht des beladenen Wagens das Gewicht des leeren übertrifft. Wenn nun auch durch kräftigere Hebelwirkung und erhöhten Luftdruck, durch Vermehrung der Reibung zwischen Rad, Bremsklötzen und Schienen vermittelst Anwendung von Sand u. a. die Bremswege sich noch abkürzen lassen, so gibt doch die Thatsache, dass es leichter erscheint Züge mit hohen Geschwindigkeiten zu fahren, als sie rechtzeitig im Nothfalle zum Stehen zu bringen, ernstlich zu denken. Die Amerikanische Zeitung sagt: „Eine Fahrt von 90 Meilen (146 km) in der Stunde lässt einen unverwischbaren Eindruck zurück. Wir wagen zu behaupten, dass wenn bei dieser Geschwindigkeit die erste Nothbremsung erforderlich wird, der Lokomotivführer aussagen wird, dass die Bremsen nicht wirkten, so unwirksam werden sie so lange erscheinen, bis durchgreifende Veränderungen besonders betreffs des Luftdrucks und der Bremshebelanordnungen vorgenommen sind.“ Rs.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen. Die aus den Verhandlungen des Technischen Ausschusses hervorgegangenen „Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen“ sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln gehörige, 15,9 km lange Bahnstrecke Dillenburg-Strassebersbach, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1052 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Abänderung der die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte betreffenden Festsetzungen im § 6 Abs. 1 (letzter Satz) der „Bestimmungen“ (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1155 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 6. bis 12. d. Mts.).

Nr. 1236 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1245 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aufhebung des Verbots der Einfuhr von Wiederkäuern, Schweinen, frischem Fleisch, sowie Heu- und Strohsendungen nach Rumänien (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1246 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1254 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins in der Zeit vom 1. April 1891 bis 31. März 1892 (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1267 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 1300 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vorschrift für die Vornahme von Schlagproben (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Sämmtliche Landtage haben in der Charwoche ihre Session geschlossen. In fast allen kamen Eisenbahnfragen zur Sprache. Wegen der kurzen Dauer der Session konnten aber nur wenige Anträge zum Beschlusse erhoben werden.

A. Im Niederösterreichischen Landtage wurden die Gesetzentwürfe, insbesondere betreffend die Stadtbahn, genehmigt (s. Nr. 23 S. 245 d. Ztg.). In einigen Landtagen erwähnten die Redner zur Unterstützung ihrer vorgebrachten Anträge die grosse Steuerleistung des Landes zu Gunsten des Reiches, namentlich der Wiener Verkehrsanlagen, welche seitens des Staates Millionen erfordern werden und zu denen auch das Land wird beitragen müssen. Dagegen könne nichts eingewendet werden, da Wien die Reichshauptstadt und die Residenz des Kaisers sei; man verlange aber, dass auch den anderen Theilen des Reiches die nach der Steuerleistung gebührende Berücksichtigung zu theil werde.

B. Im Böhmischen Landtage wurde a) beschlossen: die Regierung aufzufordern, für die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung des Königreichs Böhmen mit Triest zu wirken. b) Die Berichte des Landesausschusses über die Petition um die Bewilligung von Subventionen für folgende Bahnen wurden dem Landtage vorgelegt und zwar Cercan-Kuchelbad, Neuhaus-Neubistritz, Beneschau-Wlaschim, Humpoletz-Deutschbrod und Wodnian-Prachatitz. (Das Nähere tragen wir nach.) c) Es wurde die Errichtung von Flosshäfen in Leitmeritz und Prag, insbesondere aber die Zweckmässigkeit eines Donau-Moldau-Elbekanals hervorgehoben, welcher noch vor Vollendung des Donau-Oderkanals hergestellt werden solle. Es sei an der Zeit, dass Böhmen sich darum kümmere, dass die Donau durch die Moldau mit der Elbe rechtzeitig verbunden werde. Die Initiative hierzu möge das reiche Land Böhmen ergreifen, aber ehe noch durch den Donau-Oderkanal die Konkurrenz der Weltwirthschaft dem Lande Böhmen jene Vortheile entziehe, die bei einem rechtzeitigen Eingreifen des Landes demselben gesichert werden können. Diese Anträge wurden angenommen. d) Die Einführung des Zonentarifes auf der Böhmischen Westbahn wurde urgirt.

C. Im Mährischen Landtage wurde a) der Landesausschuss beauftragt, in der nächsten Session zu berichten, auf welche Weise der Bau von Eisenbahnen in Mähren zu fördern wäre, und insbesondere, ob es sich nicht empfehlen würde, zu diesem Zweck den Landeskredit, ähnlich wie dies in Steiermark der Fall ist, in Anspruch zu nehmen. b) Für den Ausbau der Lokalbahn von Wsetin nach Karlowitz wurde eine nicht zurückzahlbare Subvention von 1550 fl. für das Kilometer bis zum Höchstbetrage von 40000 fl. und für eine Lokalbahn von Wolfram über Kriesch nach Teltsch eine solche von 2700 fl. für das Kilometer bis zum Höchstbetrage von 57500 fl. aus Landesmitteln zugesichert. c) Die Regierung wird ersucht, den Bahnbau Prerau-Tobitschau-Prossnitz und Wolfram-Kriesch-Teltsch nach Möglichkeit zu fördern, die Nordbahn zum Ausbau der Lokalbahn Göding-Gaya aufzufordern und die Nordwestbahn zur Einführung des Kreuzer-Zonentarifes der Staatsbahnen bis 1. Juli d. J. zu verhalten. d) Die Petition der Gemeinden der Mährischen Enklave Hotzenplotz um Förderung einer Lokalbahn von Hotzenplotz nach Olbersdorf wurde dem Landesausschusse zur Einleitung von Verhandlungen zugewiesen und die Regierung aufgefordert, diesem Eisenbahnbau ihre Aufmerksamkeit zu widmen.

D. Im Steierischen Landtage wurde a) der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Durchführung des Lokalbahngesetzes berathen, wobei der Landesausschuss wegen der Verletzung der Gleichberechtigung bei der Landesbahn Cilli-Wöllan angegriffen und die Doppelsprachigkeit der Stationsbezeichnungen und Aufschriften begehrt, welches Verlangen aber damit zurückgewiesen wurde, dass es sich nicht um eine wirthschaftliche, sondern eine rein nationale politische Frage handelt. b) Die Anträge betreffs des Ausbaues der Murthalbahn wurden angenommen. c) In fortgesetzter Berathung des Berichtes über Lokalbahnen wurde der Bau der Bahn Marburg-Wies befürwortet. Bezüglich der Eisenerz-Vordernberger Bahn wurde vermerkt, die Bahn sei seit 3 Wochen nicht gegangen und man denke bereits an den Bau eines neuen Tunnels. Darauf wurde erwidert, dass es sich um Elementarereignisse handelt. d) Der Antrag gegen die Transportsteuer wurde einstimmig angenommen. e) Der Antrag, neuerlich bei der Regierung Schritte wegen Verstaatlichung der Südbahn zu unternehmen, wurde angenommen.

E. Im Galizischen Landtage wurde a) die Vorlage, betreffend die Bewilligung einer Landessubvention von 500000 fl. zum Ausbau des Ostgalizischen Lokalbahnnetzes unterbreitet; b) eine Resolution gefasst, worin die Regierung zur Bewilligung von Tarifbegünstigungen für Saatkorntransporte nach nothleidenden Bezirken aufgefordert wird.

F. Der Oberösterreichische Landtag beschloss, die Regierung aufzufordern, die schmalspurige Bahn Lambach-Gmunden in eine normalspurige umzuwandeln. Der Statthalter bemerkte hierbei, die Regierung habe zuerst versucht, die Uebelstände auf anderem Wege zu beseitigen.

G. Der Triester Landtag hat den Landesausschuss beauftragt, an die Regierung eine Petition zu leiten wegen Vervollständigung des Eisenbahnnetzes durch den Bau der Linien Divacca-Präwald-Lakk und Triest-Cervignano sowie der Karawankenbahn.

H. Im Tiroler Landtage besprach der Berichterstatter bei der Berathung über die finanzielle Betheiligung des Landes an der Valsuganabahn den Werth und die Aussichten des Unternehmens. Der Statthalter beleuchtete den Nutzen der Bahn für den ganzen Verkehr und widerlegte die Bedenken wegen finanzieller Belastung des Landes. Die Anträge, wonach das Land für 200000 fl. Stammaktien zu übernehmen hat, wurden nebst einer Resolution wegen der Vintschgaubahn einstimmig angenommen.

I. Der Görzer Landtag bewilligte zur Unterstützung der Ausführung der Lokalbahn Cervignano-Rocki-Monfalcone den Ankauf von Stammaktien im Nominalwerthe von 50000 fl. und beschloss, die Errichtung einer normalspurigen Lokalbahn Görz-Haidenschaft anzuregen, indem er den Landesausschuss mit der Durchführung der technischen Vorarbeiten beauftragte und den seinerzeitigen Ankauf von Stammaktien im Nominalwerthe von 100000 fl. bewilligte. Der Landtag beschloss ferner die Betheiligung bei der eventuellen Errichtung einer Friaulischen Dampftrambahn mittelst Ankaufes von Stammaktien im Betrage von 50000 fl.

K. Der Schlesische Landtag a) gab dem Einschreiten der Kommission zur Förderung des Baues eines Donau-Oderkanals und Betheiligung Schlesiens an der Geldbeschaffung durch Uebernahme von Stammaktien in der Höhe von $2^1/_2\%$ des Anlagekapitals keine Folge. b) Zur Milderung des Nothstandes soll der Landesausschuss eine Vorlage für den Bau der nothwendigsten Vizinalbahnen ausarbeiten und der nächsten Session vorlegen.

L. Im Krainer Landtag beantwortete der Landespräsident die Interpellation wegen Beendigung der Vorarbeiten für die Unterkrainer Bahn dahin, dass spätestens anfangs nächsten Monats die politische Begehung beendet sein werde und dann der Bau beginnen könne.

M. Im Istrianer Landtag wurde ein Antrag wegen Herstellung einer kürzeren Bahnverbindung von Triest und Istrien mit Fiume, sowie wegen Einsetzung eines siebengliedrigen Ausschusses zum Studium und zur Berichterstattung über diesen Gegenstand eingebracht.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende Februar 1892

In der mit Ende Januar d. J. ausgewiesenen Zahl von 93,3 Eisenbahnbaukm ist im Monat Februar d. J. eine Veränderung nicht eingetreten. Es verbleibt somit mit Schluss des Monates Februar die gleiche Anzahl von Eisenbahnkilometern wie im Vormonate in Bauausführung. Unter denselben gehen der Bauvollendung entgegen: die Theilstrecke Gojau-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, dann die Lokalbahn Troppau-Bennisch und die Theilstrecke Kilometer 2,975—13,070 der Lokalbahn Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria-Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der für den Eisenbahnbau ungünstigen Jahreszeit von 777 auf 672 vermindert.

Der Entwurf des neuen Betriebsreglements.

Wie in Nr. 31 S. 331 d. Ztg. erwähnt, wurden die von der Geschäftswelt beanstandeten §§ 51 und 61 des Entwurfes in einer und zwar am 14. d. Mts. abgehaltenen gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz berathen. Bezüglich des § 51 wurde anerkannt, dass die nach dem Deutschen Betriebsreglement den Bahnverwaltungen auferlegte Pflicht, „unter allen Umständen das Gut auf der allerbilligsten Route zu befördern“ um so mehr auch von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen adoptirt, bezw. diese Fassung angenommen werden sollte, als die Auslegung des Ausdruckes „grobes Verschulden“ im Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglement so dehnbar sei, dass hieraus zahllose Reklamationen hervorgehen würden, und dass die Stellungnahme der Geschäftswelt gegen diesen Paragraphen nicht unberücksichtigt bleiben dürfe. Bezüglich des § 61 wurde in Anbetracht der Bestimmung des bürgerlichen Gesetzbuches abweichend vom Berner Uebereinkommen die Annahme einer 3jährigen Reklamationsfrist dringend befürwortet. In diesem Sinne wird der Motivenbericht über beide Paragraphen dem Handelsministerium erstattet; demselben wird auch ein Memorandum betreffs der divergirenden Ansichten über die weiteren Paragraphen des Entwurfes vorgelegt werden.

Erweiterung des Bahnhofes in Eger.

Unter Theilnahme der Bayerischen, Sächsischen und Oesterreichischen Staatsbahnen und der Buschtêhrader Bahn fand die politische Begehung des dortigen Bahnhofes behufs gemeinsamer Durchführung der Erweiterung desselben statt. Die darauf folgende Konferenz der betheiligten Bahnverwaltungen wegen Maassnahmen zum sofortigen Beginne der Bauarbeiten hat keine wesentliche Meinungsverschiedenheit ergeben und werden diese Arbeiten sofort nach den Feiertagen in Angriff genommen.

Ertheilung einer Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Bank- und Kommissions-Geschäftsinhaber Julius Modern in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom Fichtigthale ausgehende, zur Haltestelle Krumhübel der früheren Projektlinie führende Variante der projektirten schmalspurigen Zahnradbahn aus dem oberen Aupathale auf die Schneekoppe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Generalversammlung der Budapester Strassenbahn mit Pferdebetrieb am 4. d. Mts.

Dem Rechenschaftsbericht für 1891 zufolge betragen die Gesammteinnahmen 1 643 851,77 fl. und die Gesammtausgaben 1 429 459,96 fl. Vom Reinerträgnisse von 218 657,85 fl. werden nach Beschluss der Versammlung auf jede Aktie eine Dividende von 20 fl. und auf jeden Genussschein eine solche von 10 fl. vertheilt. Ein Aktionär bemängelt das abnorm geringe Erträgniss der Vizinalbahnen (s. gleich unten), welche das Strassenbahnerträgniss ungünstig beeinflusst und fordert Ersparnisse und Verschärfung der Kontrole bei dem Tramwayverkehr. Der Direktor erklärte, die Vizinalbahnen alimentiren reichlich den Tramwayverkehr, was das geringe Vizinalbahnerträgniss wettmache.

Generalversammlung der Budapester Lokal- (Vizinal-) Eisenbahn-Aktiengesellschaft am 4. d. Mts.

Die Eigenthümerin der von der Budapester Strassenbahngesellschaft (Pferdebetrieb) erbauten und von dieser betriebenen Lokalbahnen Budapest-Soroksár-Haraszti, Budapest-Czinkota und Budapest-Szt. Endré hat laut Geschäftsbericht für 1891 zusammen 174 116,81 fl. vereinnahmt und 149 368,99 fl. verausgabt. Aus dem Ueberschusse und dem Vortrage vom Jahre 1890 von zusammen 24 874,06 fl. werden 24 750 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 3,30 fl. für die Prioritätsaktie verwendet und 124,06 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Ungarischen Westbahn am 5. d. Mts.

Dem vorgelegten Direktionsbericht für das Jahr 1891 sind folgende Angaben zu entnehmen: Im verflossenen Jahre wurden von den Prioritätsobligationen I. Emission 271 Stück im Nominalwerth von 54 200 fl. ausgeloost, wonach noch 100 507 Stück im Nominalwerth von 20 101 400 fl. im Verkehr bleiben. Von den Prioritäten II. Emission wurden 71 Stück im Nominalwerth von 14 200 fl. ausgeloost, wonach noch 15 506 Stück im Nominalwerth von 3 107 200 fl. im Umlauf bleiben. Das Aktienkapital ist unverändert geblieben, nachdem die Verloosung der Aktien erst im Jahre 1951 beginnt, wenn die Ungarische Regierung, was sehr wahrscheinlich ist, nicht viel früher sämmtliche Aktien einlöst.

Generalversammlung der Battaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Bahn am 10. d. Mts.

Dem genehmigten Bericht des Aufsichtskomitees für das Jahr 1891 gemäss wurden im Wege der Ausloosung zurückbezahlt 68 Aktien im Nominalwerth von 13 600 fl., wonach der Stand des Aktienkapitals mit Ende des Jahres 22 721 Stück im Nominalwerth von 4 524 200 fl. verbleibt. Die für den 1. April 1890 aufgekündigten Prioritätsaktien erscheinen gegenwärtig vollständig eingelöst.

Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Bahn am 10. d. Mts.

Gemäss dem Jahresbericht für das Jahr 1891 wurden zur Rückzahlung 346 Aktien im Nominalwerth von 69 300 fl. ausgeloost, worauf ein Stand von 89 303 Stück Aktien im Nominalwerth von 17 860 000 fl. verbleibt; die Prioritätsobligationen I. und II. Emission sind vollständig eingelöst.

Generalversammlung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am 11. d. Mts.

Die zu Bozen abgehaltene erste ordentliche Generalversammlung dieser Lokalbahn genehmigte den Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes und setzte die Dividende der Prioritätsaktien Lit. A auf 4 % und der Prioritätsaktien Lit. B auf 5 % fest. Das Aktienkapital, welches derzeit 1 150 000 fl. beträgt, wurde um 100 000 fl. erhöht.

Generalversammlung der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 12. d. Mts.

Dieselbe beschloss, eine 5½ % Dividende zu vertheilen. Da der Januarkupon bereits mit 4 % eingelöst wurde, wird der Julikupon mit 1½ % = 3 fl. zur Einlösung gelangen. Die Gesammteinnahmen im verflossenen Jahre betrugen 98 562,40 fl., die Ausgaben 55 565,25 fl.; von dem Ueberschuss wurden auch dem Reserve- und Erneuerungsfonds 11 775 fl. zugewiesen.

Generalversammlung der Wiener Lokalbahnen am 14. d. Mts.

Auf Antrag des Verwaltungsrathes beschloss die Generalversammlung zur Sanirung des gesellschaftlichen Unternehmens: 1. die Lösung des zwischen der Wiener Lokalbahngesellschaft und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft in Ansehung der Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf bestehenden Betriebsvertrages; ferner die Abtretung einer Theilstrecke dieser Lokalbahn, nämlich von der Steinbauergasse in Wien bis zum Meidlinger Bahnhofe, an die Neue Wiener Tramwaygesellschaft gegen ein mit dieser zu vereinbarendes Entgelt; endlich den Abschluss eines neuen Betriebsvertrages mit dem Vorbehalte, dass der Betriebsübernehmer 30 % der Reineinnahmen aus dem Betriebe der Lokalbahn an die Gesellschaft für die Ueberlassung der Betriebsführung zu berichtigen sich verpflichtet. 2. Die bestehende Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf sei zu rekonstruiren und auszubauen, insbesondere seien die Fahrbetriebsmittel zu vermehren, ein neuer Bahnhof in Wien mit den damit zusammenhängenden Herstellungen anzulegen, die Lokalbahn mit den angrenzenden Vollbahnen zu verbinden, neue Schleppgeleise zu den längs der Bahnstrecke liegenden Ziegelwerken anzulegen und die Bahn nach Guntramsdorf bezw. Traiskirchen auszubauen. 3. Zur Durchführung dieser baulichen Maassnahmen sei das Gesellschaftskapital von gegenwärtig 800 000 fl. auf 1,8 Millionen Gulden, und zwar durch Ausgabe von 5 000 Stück voll eingezahlten Prioritätsaktien zu 200 fl. zu erhöhen. Auch soll dieses Aktienkapital sodann bezw. bis auf die Höhe von 3 Millionen Gulden gebracht werden können. Der Verwaltungsrath wurde mit der Durchführung der gefassten Beschlüsse betraut. Gleichfalls einstimmig genehmigte die Versammlung die auf die Kapitalsvermehrung bezugnehmenden sowie andere Statutenänderungen, durch welche a) die Maximalzahl der Verwaltungsräthe auf 9 festgesetzt wird, von denen zwei Drittheile Inländer sein müssen; b) der Verwaltungsrath ermächtigt wird, die jeweilig zur Amortisation nöthige Anzahl von Aktien börsenmässig oder im Offertwege zu erwerben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Es sind goldene Eier, welche uns die Ostern gebracht haben; die Goldwährung wird in Oesterreich-Ungarn eingeführt und unser Geldwesen wird endlich seine feste Grundlage wieder erhalten. Nach den Vereinbarungen der Finanzminister der beiden Reichshälften werden den wieder zusammentretenden Parlamenten die hierfür nöthigen Vorlagen unterbreitet werden. Auch die schwierigste Frage der Relation ist gelöst: unser gegenwärtiger Gulden wird mit dem Werthe von 2 Frcs. 10 Cts. für alle Zeiten fixirt; künftige Münzeinheit wird die Krone bilden, welche die Hälfte unseres gegenwärtigen Guldens, somit den Werth von 1 Frcs. 5 Cts. haben; in Deutsche Markwährung umgerechnet wird 1 Krone = 84 ₰ und 1 ℳ = 1,19 Kronen bilden. (Die Bezeichnung der Hundertelkrone, ob Heller oder Pfennig, ist noch nicht bestimmt.) Da auch ein warmer Regen die Saaten erfrischte, so war für Bahnwerthe eine überaus günstige Stimmung. Es notiren Nordbahn 2880, Galizische Carl Ludwigbahn 212, Nordwestbahn 210,25, Elbethalbahn 232,25 und Südbahn 88,25, obwohl letztere einen etwas schwächeren Ausweis veröffentlichte, weil an die bezüglich ihrer Tarifregulirung zwischen den Vertretern beider Regierungen in Budapest gepflogenen Verhandlungen die besten Erwartungen geknüpft werden. Staatsbahn (284) war infolge von Realisirungen etwas matt, dagegen zeigte sich auf dem Prioritätenmarkte lebhafte Bewegung; besonders waren Ungarisch-Galizische Bahn (91,75) und Eisenerz-Vordernberger Bahn (94,75) begehrt.

Aus Belgien.

Die grosse Centralbahn im Jahre 1891.

Das Netz der Grossen Centralbahn umfasste 1891 wie im Vorjahre 589 km und hatte einen Fahrpark von 200 (199)*) Lokomotiven, 130 (124) Tendern, 365 (357) Personenwagen, 182 Gepäckwagen, 30 Packmeisterwagen, 10 Hilfswagen, 6 Luxuspferdewagen und 7 020 Güterwagen. Geleistet wurden 3 437 152 (3 430 894) Zugkm und damit 6 016 350 (5 810 972) Personen, 2 182 (2 095) t Gepäck, sowie 4 426 554 (4 590 691) t Güter, Fahrzeuge und Vieh befördert. Die ausgeführten 6 016 350 Reisen, von denen 112 957 in I., 569 682 in II. und 5 333 711 in III. Klasse oder nach anderer Unterscheidung 1 722 420 auf einfache Fahrkarten, 4 030 108 auf Rückfahrkarten und 263 822 auf Zeitkarten zurückgelegt wurden, veranlassten eine Leistung von 111 995 980 Personenkilometern, so dass auf jede Reise durchschnittlich 18,615 km entfallen. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 3 581 936,09 (3 520 647,34) Frcs. oder durchschnittlich 59,53 (60,59) Cts. für jeden Reisenden, aus dem Gepäckverkehr

*) Die in Klammern stehenden Zahlen gelten für das Vorjahr.

56 741,83 (58 687,49) Frcs., aus dem Güter-, Fahrzeug- und Viehverkehr 10 414 972,64 (10 303 432,89) Frcs. und an ausserordentlichen Einnahmen 160 869,50 (164 346,35) Frcs., also im ganzen 14 217 520,06 (14 047 114,07) Frcs. oder 24 138,40 (23 849,09) Frcs. für 1 km Betriebslänge. Die Betriebsausgaben erforderten insgesammt 7 370 757,94 (7 347 014,94) Frcs. oder 12 514,02 (12 473,71) Francs für 1 km; es verblieb demnach ein Betriebsüberschuss von 6 846 762,12 (6 700 099,13) Frcs. oder 11 624,38 (11 375,38) Frcs. für 1 km. Der wirkliche Reinertrag des Unternehmens stellt sich auf 5 942 554,43 (7 133 376) Frcs.; davon entfallen auf die Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn 1 878 506,37 Frcs., auf die Ostbelgische Eisenbahn 2 133 004,21 Frcs., auf die Eisenbahn Entre Sambre et Meuse 1 042 161,40 Frcs., auf die Linie Aachen-Kapellen-Hasselt 650 000 Frcs. und auf die Linie Hasselt-Landen 86 552,23 Frcs., während der Rest anderweitig verrechnet ist.

Die Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft hatte nach dem am 13. April d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte einschliesslich eines Uebertrags aus den Vorjahren von 1 903 378,88 Frcs. einen verfügbaren Gewinn von 3 781 885,25 (4 593 378,88) Frcs.; davon werden 2 900 000 (2 690 000) Frcs. als Gewinn vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn beträgt für die 93 640, über je 250 Frcs. lautenden Stamm-Antheilscheine je 30 (28) Frcs. und für die 360 Genussscheine je 17,50 (15,50) Frcs.

Die Gesellschaft der Eisenbahn Entre Sambre et Meuse hatte in der am 17. Oktober 1891 abgehaltenen Hauptversammlung beschlossen, den Gewinn möglichst auf einem gleichbleibenden Satze zu erhalten und als solchen 9 sh. für den Antheilschein angenommen. Nachdem nun der Gewinn für das 1. Halbjahr 1891 4 sh. oder 5 Frcs. betragen hat, ist der Gewinn für das 2. Halbjahr 1891 von der am 11. April d. J. in Brüssel abgehaltenen Hauptversammlung auf 5 sh. oder 6,25 Frcs. festgesetzt worden. Von den 355 600 £ 4½ % und 4 % Schuldverschreibungen sind noch 255 680 £ zu tilgen.

Aus der Schweiz.

Der Unfall auf dem Greifensee.

Das kleine Dampfschiffchen „Delphine“ gehörte der früheren Kaiserin Eugenie und diente ihr als Spazierschiff auf dem Bodensee während ihres Aufenthaltes in Arenenberg vor 2 Jahren. Von der Greifensee-Dampfschiffgesellschaft gekauft, hatte es den Personenverkehr zwischen Greifen-Maur-Uster zu besorgen. Am 3. d. Mts., Nachmittags um 2 Uhr 30 Minuten, sollte es eine Extrafahrt Uster-Maur ausführen. Die Schützengesellschaft Niederuster hatte ein Schiessen in Maur angesetzt und traf mit etwa 25 Mann auf dem Schiff ein. Sodann kam noch eine Anzahl anderer Passagiere. So befanden sich auf dem Schiff etwa 32—35 Personen, während es blos für 20—25 berechnet ist. Das Schiff war zur Abfahrt bereit und der Steuermann kommandirte rückwärts, allein das Schiff bewegte sich nicht. Es war mit der Bugspitze von Gebälk am Landungssteg festgekeilt. Einige Angestellte suchten am Hintertheil des Schiffes dasselbe vom Steg abzustossen. Im gleichen Moment neigte sich das Schiff mit der ganzen Längsseite stark gegen den Steg, das Wasser strömte ein. Nun schlug das wassergefüllte Schiff auf die andere Seite und sank innerhalb 1 Minute auf etwa 12 m tiefen Grund. Nur wenige Meter weiter und eine schwere Katastrophe wäre unvermeidlich gewesen, immerhin sind 5 Menschenleben zu beklagen. Am folgenden Tage, Abends 8 Uhr, war das Schiff wieder gehoben; nur der Bug ist stark beschädigt. Jedenfalls wird das Boot auf diesem See ausser Kurs gesetzt. Der „Delphine“ ist leicht gebaut und hat unverhältnissmässig schwachen Tiefgang. Während der Katastrophe fand im Schulhause Maur die Generalversammlung der Dampfschiffaktionäre statt und es wurden ahnungslos alle Geschäfte erledigt.

Vermehrung des Eisenbahn-Betriebspersonals.

Ueber die Vermehrung des Betriebspersonals bei den verschiedenen Gesellschaften, die nothwendig geworden durch das Bundesgesetz über die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten, gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

	1889	1890	Zuwachs	1891	Zuwachs
Jura-Simplonbahn .	4 216	4 494	= 6,6 %	5 262	= 16,8 %
Nordostbahn . . .	3 635	3 842	= 5,7 „	4 155	= 8,1 „
Centralbahn . . .	3 049	3 336	= 9,4 „	3 868	= 15,8 „
Vereinigte Schweizerbahnen	1 512	1 554	= 2,7 „	1 748	= 12,4 „
Gotthardbahn . . .	1 654	1 752	= 5,9 „	1 894	= 8,1 „

Generosobahn.

Die Aktionärversammlung hat folgende Resolutionen gefasst: 1. Emission einer neuen Serie von Obligationen; 2. Konvertirung der früheren Obligationen in 5 % Prioritätsaktien; 3. der Kupon für April für die Obligationen wird ungenügender Fonds wegen nicht ausbezahlt; 4. der Einnahmeüberschuss wird unter die Prioritäten und älteren Aktien vertheilt.

Genfer Schmalspurbahnen.

Die Aktionärversammlung der Gesellschaft für schmalspurige Eisenbahnen des Kantons Genf fand am 29. März d. J. statt. Die finanziellen Resultate sind äusserst dürftig. Für die Auszahlung des Obligationenkupons fehlen nicht weniger als 60 000 Frcs. Die Unternehmer, welche ihrerseits ein famoses Geschäft gemacht haben, haben sich indessen bereit erklärt, diese Summe zu leisten und überdies den Zins für das Unternehmen auf weitere 2 Jahre zu garantiren.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Regierungs- und Baurath Tiemann ist die Stelle eines Vorstehers der Abtheilungen für die Prüfung von Abrechnungen und von schwierigen Baukonstruktionen im technischen Büreau der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und dem Regierungs- und Baurath Thoemer eine Hilfsarbeiterstelle in demselben Ministerium verliehen worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Bei der Staatseisenbahn-Verwaltung sind ernannt:

zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Königlichen Regierungs-Baumeister Baecker in Emden, Dyrssen in Elbing, Capeller in Königsberg i/Pr., Mentzel in Berlin, Komorek in Glatz, Grevemeyer in Dirschau, Holtmann in Blankenburg, Stampfer in Lennep, Manskopf in Gotha, Harm in Elbing und Blunck in Magdeburg;

zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Königlichen Regierungs-Baumeister (für das Hochbaufach) Keil in Erfurt und Faust in Frankfurt a/M., sowie die Königlichen Regierungs-Baumeister (für das Maschinenbaufach) Kloos in Betzdorf, Gerlach in Berlin, Röthig in Halberstadt und Daus in Breslau;

zum Eisenbahn-Maschineninspektor: der Maschinenmeister Uhlmann in Berlin.

Hessen.

Der Kaiserliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mayer in Strassburg ist zum vortragenden Rath bei dem Grossherzoglichen Ministerium der Finanzen, Abtheilung für Eisenbahnwesen, mit dem Amtstitel Ober-Baurath ernannt worden.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: der Betriebsingenieur Eduard Heintz in Oberndorf-Schweinfurt zum Bezirksingenieur, der Abtheilungsingenieur Hugo Marggraff beim Ober-Bahnamt Ingolstadt zum Betriebsingenieur und der Ingenieurassistent Philipp Kessler beim Ober-Bahnamt Würzburg zum Abtheilungsingenieur.

Versetzt sind: der Bezirksingenieur Lorenz Demeter von Memmingen nach Lichtenfels, der Betriebsingenieur Ludwig Sperr von Kempten nach Memmingen, der Bezirksingenieur Anton Schlagintweit von Lichtenfels nach Regensburg, der Bezirksingenieur Gustav Ferchel von der Eisenbahn-Bausektion Passau zum Ober-Bahnamt Würzburg, der Abtheilungsingenieur Johann Hafner von der Eisenbahn-Bausektion Passau zum Ober-Bahnamt Rosenheim, der Abtheilungsingenieur Georg Haberstumpf von der Eisenbahn-Bausektion Hassfurt zur Eisenbahn-Bausektion Neustadt a/S.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der bisherige Eisenbahn-Betriebsdirektor Louis Ferdinand Kriesche ist zum Regierungsrath und Mitgliede der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg und der bisherige Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Leo Franken bei derselben Behörde, unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus, zum Eisenbahn-Betriebsdirektor mit dem Range eines Rathes 4. Klasse ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr (Ausnahmetarif für Mais). Berichtigung. In dem vom 1. April 1892 bis 30. Juni 1892 gültigen Ausnahmetarif für Mais (Kukuruz) sind auf Seite 4 unter 4. Stationen des Direktionsbezirkes Erfurt die Stationsnamen „Peipzig Thür. Bhf." in „Leipzig, Thür. Bhf." und „Müscheln bei Merseburg" in „Mücheln bei Merseburg" abzuändern.

Ferner ist im Stationstarife in der Relation Luzan-Langfuhr der Frachtsatz von 248 ℳ auf **329** ℳ zu berichtigen.

Letztere Berichtigung gilt vom 1. Juni 1892 an.

Wien, 14. April 1892. (725)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist am 15. April d. J. die an der Bahnstrecke Luxemburg-Wasserbillig zwischen den Stationen Luxemburg und Oetringen gelegene Station „Sandweiler-Contern" für den Personen-, Gepäck- und vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 21. April 1892. (726)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Eröffnung der Haltestelle Lübbow für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow zwischen den Stationen Bürgerholz und Wustrow belegene Haltestelle Lübbow für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 14. April 1892. (727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Solpke. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Lehrte zwischen den Stationen Gardelegen und Mieste belegene Haltepunkt Solpke für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Magdeburg, den 14. April 1892. (728)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen Kraschnitz und Militsch gelegene Haltepunkt Wirschkowitz für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

Die fahrplanmässigen Züge werden vom genannten Zeitpunkte ab sämmtlich nach Bedarf auf diesem Haltepunkte anhalten.

Breslau, den 18. April 1892. (729)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge eingetretener Erdrutschungen wurde der Gesammtverkehr zwischen den Stationen Garam-Berzencze-Selmeczbánya am 30. März l. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 6. April 1892. (730)
Die Direktion
der Königl. Ungarischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Vom 15. d. Mts. ab können auch — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg — nach der Haltestelle Jamielnik Stückgüter abgefertigt werden, während dieses bisher nur hinsichtlich des Verkehrs von derselben zulässig war.

Berlin, den 21. April 1892. (731)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Hannover-Bayerischer Eisenbahnverband. Die Abfertigung des Verkehrs zwischen den nachverzeichneten Stationen des östlichen Bayerischen Bahnnetzes und Hamburg wird vom 1. Juni d. J. von Station Hamburg H. auf Hamburg B. verlegt. Die Tarifsätze für Hamburg H. werden in diesen Verkehrsbeziehungen aufgehoben und in gleicher Höhe auf Hamburg B. übertragen.

Verzeichniss der Stationen:
a) über Hof-Weida-Halle.

Altenschwand, Arnschwang, Arzberg, Asch, Bodenwöhr, Cham, Eger, Falls-Gefrees, Franzensbad, Freihung, Furth i/Walde, Groschlattengrün, Haidhof, Haslau, Holenbrunn, Immenreuth, Kirchenlamitz, Köditz, Kothmaissling, Marktleuthen, Marktredwitz, Marktschorgast-Berneck, Martinlamitz, Marxgrün-Steben, Mitterteich, Münchberg, Nabburg, Naila, Neuhof, Neusorg, Neustadt a. d. W. N., Oberkotzau, Pfreimd, Pösing, Ponholz, Regenstauf, Rehau, Reuth b/Erbendorf, Rodnig, Röslau, Rothenbach i/d. Oberpfalz, Schirnding, Schwandorf, Schwarzenbach a/d. S., Schwarzenfeld, Selb, Selbitz, Seussen, Stammbach, Tirschenreuth, Vilseck, Waldsassen, Walhallastrasse, Weiden, Weiherhammer, Wernberg, Wilsau, Windischeschenbach, Wernsiedel;

b) über Probstzella-Pössneck-Halle.

Baiersdorf, Bamberg, Bayreuth, Breitengüssbach, Burgkundstadt, Ebensfeld, Eggolsheim, Erlangen, Förtschendorf, Forchheim, Gundelsdorf, Harsdorf, Hirschaid, Hochstadt-Marktzeuln, Kennath-Neustadt, Kirchenlaibach, Kreussen, Kronach, Küps, Kulmbach, Lichtenfels, Ludwigsstadt, Mainleus, Michelfeld, Neuenmarkt, Neuhaus a/d. P., Parksteinhütten, Pegnitz, Pressath, Ranna, Redwitz a d. R., Rothenkirchen, Rupprechtssegen, Schnabelwaid, Staffelbach, Staffelstein, Steinbach, Stockheim i/Bayern, Trebgast, Untersteinach, Vorra, Zapfendorf.

Altona, den 15. April 1892. (732)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III (s. Ausnahmetarif 5) findet im Verkehr zwischen Schwarzenbach a. d. S. und St. Margarethen vom 15. d. Mts. ab ein direkter Frachtsatz von 1,47 ℳ pro 100 kg Anwendung.

Hannover, den 14. April 1892. (733)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Für die Beförderung von Heringen (lfd. Nr. 799 auf Seite 43 des vorbezeichneten Importtarifs) in vollen Wagenladungen von 10 000 kg (610 Pud) oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht für einen Wagen im Verkehr von Danzig lege Thor, Königsberg i. Pr. (K. O.), Königsberg i. Pr. (K. O.) Kaibahnhof, Königsberg i. Pr. (Ostpr. Sdb.), Memel, Neufahrwasser und Pillau nach Russland gelten vom heutigen Tage auf den Strecken ab Schnittpunkt Wirballen westlich folgende ermässigte Frachtsätze:

	für 10 000 kg (610 Pud)
von Danzig lege Thor . . .	83,93 ℳ
„ Königsberg i. Pr. (K. O.)	37,49 „
„ Königsberg i. Pr. (K. O.) Kaibahnhof	37,49 „
„ Königsberg i. Pr. (Ostpr. Sdb.)	37,49 „
„ Memel	47,49 „
„ Neufahrwasser	86,23 „
„ Pillau	57,49 „

Auf den Strecken ab Schnittpunkt Wirballen östlich gelten die Kopekensätze der Klasse 4 und zwar:

a) im Verkehr von Königsberg i. Pr. (K. O.), Königsberg (K. O.) Kaibahnhof, Memel und Pillau die Sätze der Tariftabelle I B des Theil I und der Tariftabelle II B des Theil II;
b) im Verkehr von Danzig lege Thor und Neufahrwasser nur die Sätze der Tariftabelle I B des Theil I;
c) im Verkehr von Königsberg i. Pr. (Ostpr. Sdb.) nur die Sätze der Tariftabelle II B des Theil II.

Bromberg, den 11. April 1892. (734)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Mineralölrückstände von Sulz u. W. nach Bremen, Cassel, Hannover und Münden im Westdeutschen Verbande kommt vom 25. d. Mts. ab ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Spezialtarifes III zur Anwendung. Näheres ist bei genannten Stationen zu erfragen.

Hannover, den 16. April 1892. (735)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 15. Juni 1892 gelangen die seit 1. August 1889 gültigen direkten Frachtsätze für eiserne Maschinen und Maschinentheile etc. von Berlin Anhalt-Dresdener, Schlesischer und Görlitzer Bahnhof nach Soroksár (Ungarische Staatsbahn) zur Aufhebung

Breslau, den 16. April 1892. (736)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer Kokesverkehr. Für Kokestransporte aus dem Ruhrgebiete nach Zeltweg in Steiermark wird bei direkter Abfertigung auf der Strecke Aschaffenburg-Passau eine Frachtermässigung von 0,20 ℳ und auf der Strecke Gemünden-Passau eine solche von 0,18 ℳ pro 100 kg im Reklamationswege unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb Jahresfrist nach der genannten Station ein Gesammtquantum von 5 000 t zur Auflieferung gelangt.

München, den 15. April 1892. (737)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif — Theil II — v 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 ab kommt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

München, den 14. April 1892. (738)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem heutigen Tage wird die Station Dornach der Reichs-Eisenbahnen in die Ausnahmetarife für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland von	Stückgut in Mengen unter 5000 kg Klasse A	Stückgut in Mengen unter 5000 kg Klasse B	Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1 I. Kategorie			Ausnahmetarif 1 II. Kategorie			Ausnahmetarif 1 III. Kategorie		
		à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg	unter 5000 kg	à 5000 kg	à 10000 kg
km		Frachtsätze für 100 kg in Mark																			
	Anhang. Tariftabelle I. (Seite 6 und 7 des ersten Tarifnachtrages.)																				
1576	Dornach	7,65	6,12	5,10	7,65	6,12	5,10	7,65	6,12	5,10	7,65	5,64	3,59	7,65	4,80	4,00	7,65	3,85	3,21	7,65	3,38	2,82
	Anhang. Tariftabelle II. (Seite 8 und 9 des ersten Tarifnachtrages.)																				
1576	Dornach	7,13	5,92	5,12	5,45	4,77	4,09	4,58	4,03	3,47	3,71	3,26	2,82	5,10	4,47	3,84	4,23	3,73	3,22	3,71	3,26	2,82
Entfernung	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von																				
	Anhang. Tariftabelle. (Seite 6 und 7 des ersten Tarifnachtrages.)																				
1555	Dornach	7,13	5,92	5,12	5,45	4,77	4,09	4,58	4,03	3,47	3,71	3,26	2,82	5,10	4,47	3,84	4,23	3,73	3,22	3,71	3,26	2,82

Bromberg, am 9. April 1892. (739)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2 betreffend. Am 1. Mai 1892 kommen die Nachträge IV zum Tarifheft 1 und V zum Tarifheft 2 zur Einführung.

Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Stationen.

Die unter den Berichtigungen gedachte Erhöhung des im Nachtrage III zum Tarifhefte 2 enthaltenen Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 4 für Stammholz Mulda-Traunstein von 1,73 auf 1,83 für 100 kg erlangt erst am 15. Juni d. J. Gültigkeit. Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 14. April 1892. (740)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Württembergischer Verbands-Verkehr. Am 1. Mai d. J. kommt ein neuer Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung. Durch denselben gelangen zur Aufhebung:

1. der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1885 sammt Nachträgen,
2. der Anhang zu diesem Tarif vom 1. Juni 1888,
3. die am 1. März und 15. Dezember 1890, sowie am 1. August und 15. Oktober 1891 im Wege der Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze.

Bezüglich der Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus (3) und für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus (4) ist die Neuerstellung auf das Verkehrsbedürfniss beschränkt worden. Etwa vorkommende Sendungen von anderen Stationen werden nach den allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B abgefertigt.

Der neue Tarif enthält vorherrschend Frachtermässigungen gegenüber den seitherigen Frachtsätzen; in verschiedenen Stationsverbindungen, insbesondere im Verkehre zwischen den von Hainsberg und Priestewitz östlich gelegenen Verbandsstationen der Sächsischen und Preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin) einerseits und den Württembergischen Stationen andererseits werden indessen auch Erhöhungen eintreten. Diese gegen bisher erhöhten Frachtsätze treten am 16. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen auch der Gütertarif zum Preise von 85 ₰ bezogen werden kann.

Dresden, den 19. April 1892. (741)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag IV zum **Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarif** vom 1. Dezember 1889 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Artikelverzeichnisses und der Tariftabellen, sowie direkte Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Station Altona. Von den Güterabfertigungen der Verbandsstationen kann dieser Nachtrag käuflich zum Preise von 0,10 *M.* für's Stück bezogen werden, an die Besitzer des Haupttarifs erfolgt die Abgabe des Nachtrags unentgeltlich.

Hannover, den 13. April 1892. (742)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. April l. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Goddelau-Erfelden, Station der Hessischen Ludwigsbahn, einerseits und den Badischen Stationen Bretten, Bruchsal und Durlach andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 13. April 1892. (743)

Namens des Verbandes:
Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Für den Verkehr zwischen Station Neumühl des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und den Stationen Frankfurt a/M.-Staatsbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbahnhof), Hanau Ostbahnhof (Staatsbahnhof) und Kastel des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits, kommen vom 20. d. Mts. ab für Eisenbahnschienen etc. des Ausnahmetarifs 5 ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. April 1892. (744)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die direkte Abfertigung von Eisenerzen zwischen Braubach, Station des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., und den Stationen Petingen und Lamadelaine der Prinz Heinrichbahn kommen am 15. April d. J. Frachtsätze zur Einführung, über deren Betrag die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Strassburg, den 12. April 1892. (745)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland. 14 Tage nach erfolgter Publikation haben die im Nachtrage VII zum Rhein- und Mainumschlagstarife vom 1. Oktober 1886 für Wien K. F. J. B. veröffentlichten Frachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. auch für den Verkehr mit Nussdorf, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Anwendung zu finden.

München, den 5. April 1892. (746)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr vom 1. Dezember 1888. Am 1. Mai gelangt ein Tarifnachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Be

stimmungen, der Waarenklassifikation und der Tarife.

München, den 7. April 1892. (747)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Mai 1892 gelangt zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und der Mährisch - Schlesischen Centralbahn einerseits und Süddeutschen Stationen andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, zerlegt und in Leinenballots oder Kisten (Fässer) verpackt, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen, zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 12. April 1892. (748)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. werden die nachbenannten Stationen der Bayerischen Staats-Lokalbahnen Hassfurt - Hofheim und Traunstein-Trostberg in die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen, soweit dieselben nicht schon darin Aufnahme gefunden haben, einbezogen:

a) Hassfurt-Hofheim:
Stationen Hofheim, Königsberg i. Fr., Rügheim;
b) Traunstein-Trostberg:
Stationen Altenmarkt, Hörpolding, Matzing, Stein a. d. Traun, Trostberg.

Die Frachtsätze sind bei den Stationen Hassfurt bezw. Traunstein sowie bei den betheiligten ausserbayerischen Stationen zu erfahren.

München, den 6. April 1892. (749)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen der Nagy-Kikinda - Nagy-Becskereker Lokalbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits, dann den Umschlagsplätzen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Mainz Hafen, Kastel Hafen, Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. andererseits ein direkter Ausnahmetarif zur Einführung, welcher ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten mit der Bestimmung nach Belgien und den Niederlanden, sowie für die Beförderung von leeren Säcken enthält. Exemplare dieses Ausnahmetarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 45 ₰ oder 25 kr. Oesterr. Währung pro Stück erhältlich.

München, den 11. April 1892. (750)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Niederländischer Gütertarif, Heft 4. Mit dem 20. d. Mts. wird die Station Erfurt in den Ausnahmetarif K für Bücklinge aufgenommen.

Elberfeld, den 13. April 1892. (751)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. Am 1. Juni d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarif ein Nachtrag 1 zur Herausgabe. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften und der Tariftabellen die Aufnahme der Bayerischen Privat-Lokalbahnstationen Baierbrunn, Thalkirchen, Wolfratshausen, sowie der Stationen Hermsdorf i. d. M., Lanken, Lietzow, Sagard des Direktionsbezirks Berlin.

Durch diesen Nachtrag wird auch die gänzliche Aufhebung des Ostpreussisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen ausgesprochen.

Berlin, den 9. April 1892. (MG752)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Berechnung von Nebengebühren bei Gestellung gewöhnlicher Wagen in Ermangelung von Vieh-Etagewagen.

Wenn bei Viehsendungen in Ermangelung eines Wagens mit mehreren Böden zwei oder mehrere gewöhnliche Wagen gestellt werden, oder wenn auf Unterwegsstationen aus Betriebsrücksichten Umladungen aus einem Wagen in mehrere Wagen erforderlich werden, so kommen die nach den tarifarischen Vorschriften für den Wagen zu berechnenden Nebengebühren nur für einen Wagen zur Erhebung.

Erfurt, den 14. April 1892. (753)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. April d. J. sind für den Verkehr zwischen Berlin Potsdamer Bhf. einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt andererseits ermässigte Entfernungen in Kraft getreten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. April 1892. (754)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donauumschlags - Verkehr über Regensburg und Passau. Die in der Anlage D zum Betriebsreglement unter I, II, III, XIV und XV aufgeführten Artikel werden unter den dort angegebenen Bedingungen zur Beförderung angenommen, jedoch nur, wenn der Versender den Nachweis führt, dass der Weiterbeförderung ab Passau oder Regensburg seitens der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nichts entgegensteht.

Erfurt, den 15. April 1892. (755)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Theil II Heft Nr. 2 vom 1. September 1886. Die mit Gültigkeit vom 1. April 1892 ausgeschriebenen Frachtsätze für Holzkalk und leer zurückgehende Fässer zwischen Ungvár, Station der Kgl. Ungarischen Staatsbahn, und Konstanz kommen nicht zur Anwendung und werden durch folgende ersetzt:

a) Für Holzkalk, unrein, essigsauer, in gewöhnlicher Fracht in Ladungen von 5000 kg oder wenn die Fracht für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief gezahlt wird: **6,24** ℳ für **100** kg.
b) Für leer zurückgehende Fässer, welche zur Beförderung des Holzkalkes gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1,3 m Durchmesser hat, bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 20 kg: **5,14** ℳ für **100** kg.

München, den 15. April 1892. (756)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Eisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung gleichen Betreffs in Nr. 29 d. V.-Z. wird bekanntgegeben, dass der Anschluss der Isarthalbahn an die K. Bayerische Staatsbahn am 10. lfd. Mts. stattgefunden hat.

München, den 18. April 1892. (757)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Schieferthon in Ladungen von 10000 kg kommen mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. folgende Frachtsätze zur Einführung:

von Rakonitz B. E. B. nach Niederlahnstein . . . . 1,59 ℳ
„ Wejhybka B. E. B. nach Niederlahnstein . . . . 1,64 „
für 100 kg.

München, den 15. April 1892. (758)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 22. d. Mts. werden die Stationen Cronenberg, Ochtrup, Osterode a/Harz, Mügeln bei Pirna in den Tarif vom 1. April 1891 einbezogen.

Altona, den 20. April 1892. (759)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Ausnahmetarif Nr. 37 Zinkerze etc. für Arnoldstein und Thörl-Maglern ermässigte, für Tarvis neue Frachtsätze in Kraft, deren Höhe bei den Endstationen zu erfahren ist.

Breslau, den 14. April 1892. (760)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) etc. - Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag V in Kraft, enthaltend u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ausnahmetarife etc., Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch) und Erfurt, Einbeziehung der Stationen Deutzerfeld und Kalk in den Ausnahmetarif 11 für Blei und Zink.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Köln, den 20. April 1892. (761)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von Kammersäure in Ladungen von 10000 kg von Heil-

bronn nach Basel, Schaffhausen und Waldshut werden mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. neue erhöhte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Karlsruhe, den 20. April 1892. (762)
Generaldirektion.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages VI zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangt zum Lokal-Gütertarife, Theil II, Heft 1 und 2 je ein Nachtrag VI zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 19. April 1892. (763)
Die K. K. Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide, Malz und Hülsenfrüchte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von/nach Laube resp Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach/von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Bisenz-Stadt } Bisenz-Pisek }	179 ₰
Eywanowitz	164 „
Hradisch	173 „
Hullein	160 „
Kremsier	164 „
Kunowitz	183 „
Leipnik	160 „
Namiescht	159 „
Napagedl	168 „
Neudorf bei U.-Ostra	185 „
Prikas	158 „
Prerau	153 „
Prossnitz	152 „
Radwanitz	160 „
Stauding	180 „
Sternberg	149 „
Ung.-Ostra	188 „
Wischau	168 „
Zauchtl	175 „
Olmütz loco	141 „
Ungar.-Hradisch-Stadt } „ „ -Zucker-fabrik }	177 „

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich vorstehende Frachtsätze um 36 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 12. April 1892. (764)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Tarif zwischen den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen der K. K. priv. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Einführung des Nachtrages III. Mit 1. Mai, bezw. für Frachterhöhungen 1. Juni 1892 tritt der Nachtrag III zu dem vom 15. Juli 1888 gültigen Tarife für den direkten Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

Aufhebung von Frachtsätzen für Güter des Spezialtarifes 1 zwischen Iglau Stadt einerseits und unseren im Nachtrag III benannten Stationen andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 11. April 1892. (765)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Nachtrag X zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag X zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzung der Spezialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, Aenderung und Ergänzungen:

a) der allgemeinen Bestimmungen für den Transport von Gütern,
b) der speziellen Bestimmungen für bestimmte Transportgegenstände,
c) des Tarifes für Nebengebühren,
d) der Güterklassifikation.

Exemplare sind bei den einzelnen Verwaltungen erhältlich.

Wien, den 12. April 1892. (766)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines Nachtrages zum Tariftheile VI. (Tarif für Kohlentransporte.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Kohlen des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Theil VI), vom 1. Januar 1892, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bzw. Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 12. April 1892. (767)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Ausgabe eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. Mai n. St. 1892 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre in Wirksamkeit. Durch denselben wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1887 nebst Nachträgen I—VII ausser Kraft gesetzt.

Insofern für einzelne Stationsverbindungen, u. zw. für die Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) für die Stationen Ammendorf, Elgersburg, Ilmenau, Luckenwalde, Plaue und Rosslau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, für die Stationen Baddeckenstedt und Ringelheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie für die Station Spandau M. H. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg keine neuen Frachtsätze im gegenwärtigen Tarife enthalten sind, dann für die Beförderung von Oelsaaten in jenen Stationsverbindungen der Eisenbahn-Direktionsbezirke von Erfurt und Köln (linksrh.), in welchen keine neuen Frachtsätze in den gegenwärtigen Tarif aufgenommen wurden, endlich für die Beförderung von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, sowie Malz, welche Artikel in diesen Tarif nicht mehr einbezogen wurden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Juni n. St. 1892 in Gültigkeit.

Die Frachtsätze und Bestimmungen für den See-Export-Ausnahmetarif bleiben ebenfalls noch bis 1. Juni n. St. 1892 in Gültigkeit.

Exemplare dieses Tarifes können von den betheiligten Bahnen um den Preis von 30 kr. Oe. W. — 50 ₰ käuflich bezogen werden.

Wien, am 14. April 1892. (768)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Einführung neuer Nachträge. Mit 1. Mai 1892 tritt der Nachtrag XIII zum Tarife Ungarn-Laube vom 1. September 1885, sowie der Nachtrag XII zum Tarife Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1. September 1885 in Kraft. Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Klassenguttarife, sowie der Ausnahmetarife für Getreide.

Etwaige Tariferhöhungen gegenüber den Frachtsätzen des bisherigen Tarifes treten mit 1. Juli 1892 in Gültigkeit.

Wien, den 12. April 1892. (769)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Lindau- bezw. Vorarlberg-Oesterreich. (Theil II, Heft 1.) Am 1. Mai 1892 tritt der Nachtrag I zu den vom 1. November 1891 gültigen Tarifen

a) für den direkten Güterverkehr zwischen Lindau, Station der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen,
b) für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg)

einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen einschliesslich der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Salzburg, Böhmen und Mähren), sowie den Stationen Eger und Salzburg der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, 15. April 1892. (770)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung eines Frachtsatzes für lebendes Wild in Kisten und Körben von Wien (K. E. B.) nach Avricourt trs. Für die direkte Abfertigung von lebenden Hasen, Fasanen u. drgl. in Kisten und Körben als Schnellzugs-Eilgut von Wien (K. E. B.) nach Avricourt trs. mit der Bestimmung für Paris gelangt mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892, ein Frachtsatz von 452,90 Frcs. in Gold per Tonne zur Einführung.

Die Beförderung mit dem Schnellzuge ist von Seite des Aufgebers im Frachtbriefe vorzuschreiben; es bleibt jedoch trotzdem diese Beförderungsart von der jeweiligen Zustimmung der Eisenbahnverwaltung abhängig.

Wien, am 4. April 1892. (771)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Einführung des Nachtrages IV zum Lokal-Gütertarife. Zu unserem seit 1. Januar 1890 gültigen Lokal-Gütertarife tritt mit Gültigkeit vom **1. Mai 1892** der

Nachtrag IV

mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Bestimmungen der Ausnahmetarife.
2. Herabgesetzte Frachtsätze für einzelne Relationen.
3. Berichtigung.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung der Direktion (Budapest Maria-Valeria-utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 15. April 1892. (772)

Die Direktion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Talkerde treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege in Kraft:

	bei Aufgabe von
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig Landungsplatz von Mautern	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1.34 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Mautern	1,29 ℳ
Nach Dresden-Elbkai von Mautern	1,63 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. April 1892. (773)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von:

6 zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen werden gegen portofreie Einsendung von 1,90 ℳ an die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse hier verabfolgt.

Die Angebote sind frei und versiegelt bis zum Donnerstag, den 12. Mai 1892, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Verding von Wagen" an unser maschinentechnisches Büreau, Hedderichstrasse 63 einzusenden. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (774)

Frankfurt a/M., den 5. April 1892.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Steinkohlen und Steinkohlenbriquets, Schmiedekohlen, Gaskohlen und Koks. Die für die Zeit vom 1. Juli bis 1. Dezember 1892 erforderlichen

60 000 t Steinkohlen und Steinkohlenbriquets,
800 „ Schmiedekohlen,
1 200 „ Gaskohlen,
300 „ Lokomotivkoks und
280 „ Schmelzkoks

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von

30 ₰ für Steinkohlen- und Steinkohlenbriquets-Bedingungen,
30 „ für Schmiede- und Gaskohlen-Bedingungen,
30 „ Lokomotiv- und Schmelzkoks-Bedingungen

bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau

am 9. Mai 1892, Vormittags 11 Uhr,

statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. Juni 1892.

Magdeburg, den 16. April 1892. (775)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Normal-Schraubenkuppelungen ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 27. d. Mts. bei uns einzureichen, die Bedingungen nebst Zeichnungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ pro Exemplar zu beziehen.

Giessen, den 12. April 1892. (776)

Gr. Direktion.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,

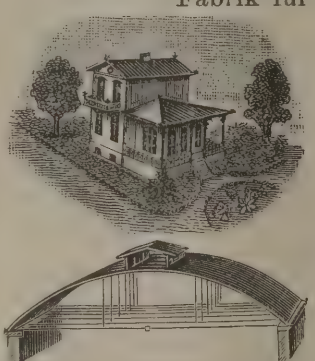
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die

Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.

Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,

Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,

Berlin N., Usedomstrasse 8,

Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674

Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.

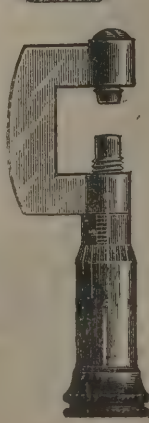
Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.

Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, Damm-Aschaffenburg (Bayern)

Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube, Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen



Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 33.

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. April 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ueber d. Lokomotivbetrieb mit mehrfachen Mannschaften.
Statistik der Eisenb. Deutschlands für das Betriebsjahr 1890/91.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.
Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
Verspätungen im Februar d. J.
Unfälle im Februar d. J.
Preussische Staatseisenbahnen:
Aufhebung der technischen Büreaus der Königl Eisenbahndirektionen.
Eröffnungen und Erweiterung bezw. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Pfälzische Eisenbahnen.
Weimar-Geraer Eisenbahn.
Berlin-Köln.
Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen.
Schaftlach-Gmund.
Mecklenburgische Strassenbahn.
Aus der Schweiz:
Ruhetage.
Aus Russland:
Die Ingenieure der Verkehrsanstalten
Eisenbahnbudget der Grossen Russischen Eisenb. für 1892.
Kursk-Woroneshbahn: Baustand.
Projekt Dshankoi-Feodosia.
Uralsk-Pokrowskbahn.
Aus Grossbritannien:
Ausstand der Kohlenarbeiter in der Grafschaft Durham.
Die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn.
Anwendung des Telephons im Eisenbahndienst.
Die neue Englische Güterklassifikation.
Aus Spanien und Portugal:
Betriebseröffnungen.
Gesetzentwurf, betr. Aufhebung der Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial und betr. Aenderung d. Eisenbahntarife.
Kohlenb. La Robla-Valmaseda.
Direkte Bahn Madrid-Santander.
Central-Pyrenäenbahn.
Strassenbahn Barcelona-Sans.
Aus Asien:
Türkei.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 12/4. 92.)
Entscheid. oberer Gerichte:
Erkenntniss vom 6/10. 1890.
Erkenntniss vom 6/11. 1890.
Verschiedenes:
Die Deutsche Ingenieurausstellung auf der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893.
Personalnachrichten:
Preussische Staatseisenbahnen.
Württemberg.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnungen von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Generalversammlungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber den Lokomotivbetrieb mit mehrfachen Mannschaften.

Im Anschluss an den unter gleicher Ueberschrift in Nr. 354 von „Glaser's Annalen“ erschienenen Aufsatz des Herrn Regierungs-Baumeisters Petri, in welchem die auf den Amerikanischen Bahnen mit dieser Dienstvertheilung gemachten Erfahrungen angeführt sind, dürfte es für viele Fachgenossen nicht uninteressant sein, zu erfahren, dass eine Doppelbesetzung von Lokomotiven schon seit mehr denn 7 Jahren im Betriebsamtsbezirke Hagen Direktion Elberfeld in grösserem Umfange eingeführt ist und sich fortdauernd nach jeder Richtung hin gut bewährt.

Unter andern veranlasst durch den zu Zeiten des starken Verkehrs stetig wiederkehrenden Maschinenmangel wurde im Januar 1886 auf den Stationen Hagen, Herdecke und Schwerte die Doppelbesetzung von Güterzuglokomotiven eingeführt und ist solche mit gutem Erfolge bis heute selbst in den Zeiten des stärksten Verkehrs und in sehr ungünstigen Wintern fortgeführt, ohne dass sich irgend welche Anstände, welche gegen die Beibehaltung derselben sprechen könnten, ergeben haben.

Wenn auch anfänglich das Lokomotivpersonal dieser Abweichung von dem Althergebrachten nicht gerade wohlwollend gegenüberstand, namentlich war dies auf den Stationen der Fall, wo nicht sämmtliche Lokomotiven doppelt besetzt werden konnten, so hat sich doch mit der Zeit eine vollständige Versöhnung mit dem neuen Dienst vollzogen. Die Diensteintheilung wurde unter Berücksichtigung der berechtigten Ansprüche der Beamten an Ruhe und Gleichmässigkeit des Dienstes sowie der folgenden Gesichtspunkte aufgestellt:

„Der Personenwechsel muss auf dem Standorte der Maschine bezw. des Personals stattfinden.

Reiht sich beim Personalwechsel Zug- an Zugdienst oder Zug- an Verschiebedienst, so muss mindestens ein 1½- bis 2stündiger Aufenthalt zwischen dem fahrplanmässigen Ende und Anfange der Dienste eingelegt werden, damit während dieser Zeit unter Hinzurechnung etwa vorkommender Verspätungen die Uebergabe und Instandsetzung der Lokomotive vorgenommen werden kann.

Ausnahmsweise kann dieser Aufenthalt ein kürzerer sein, wenn das Personal bei leichtem Dienst auf einer vorhergehenden oder nachfolgenden Station genügend Zeit zum Reinigen des Feuers usw. hat. Schliesst Verschiebe- an Zugdienst oder

an Verschiebedienst wieder an, so ist diese mehrstündige Zwischenpause erst nach Ableistung mehrerer Dienste nothwendig, da sich während des Rangirgeschäfts stets genügend Zeit zum Erholen des Feuers usw. finden wird, letzteres auch nicht von der vorzüglichen Beschaffenheit wie beim Zugdienste zu sein braucht.

Vortheilhaft ist es, wenn die Lokomotiven nach mehrtägigem Dienst (4—5 Tagen) eine Ruhepause von 4—6 Stunden erhalten und während derselben zur gründlichen Reinigung und Beseitigung kleinerer Schäden in den Schuppen fahren können."

Nach diesen Gesichtspunkten konnten vorerst auf den Stationen Hagen 8, in Schwerte 7, in Herdecke 5 Lokomotiven doppelt mit zusammen 40 Personalen besetzt werden.

In Hagen besteht der Dienst meist in Zugdienst und leistet eine Lokomotive in einem Monat rund 4 600 km Zug- und 105 Stunden Rangirdienst, oder die Stunde Rangirdienst gleich 10 km Zugdienst gerechnet zusammen 5 600 km. Entsprechend ist die monatliche Leistung einer Lokomotive in Schwerte rund 6 400 km, in Herdecke 5 300 km.

Die Uebergabe erfolgt bei kurzen Pausen von Personal zu Personal, hierbei ist der abgebende Führer für die gute Reinigung des Feuers usw. verantwortlich.

Etwa eingetretene, den Dienst nicht beeinträchtigende Mängel oder besondere Vorkommnisse hat er dem übernehmenden Führer mitzutheilen (es empfiehlt sich, jeder Lokomotive ein Buch, in welchem die Uebernahme bescheinigt wird, mitzugeben).

Bei längeren Zwischenpausen wird die Lokomotive vom abgebenden Führer in den Schuppen gestellt, derselbe meldet den guten Zustand oder etwaige Mängel dem die Aufsicht führenden Beamten und schreibt solche in das ausgelegte Reparaturbuch ein. Das Feuer wird in diesem Falle von den Schuppenarbeitern gereinigt.

Kleinere Reparaturen werden sofort beseitigt, auch haben die Führer Anweisung, unterwegs entdeckte Mängel, denen nach ihrer Ansicht in der Uebergabepause abgeholfen werden kann, dem Werkmeister, wenn zweckmässig durch Draht von einer vorhergehenden Station, anzuzeigen, oder, wenn nöthig, die Bereitstellung einer anderen Lokomotive zu beantragen. Sobald der Führer bei der Uebergabe die Maschine als dienstüchtig übernommen hat, trägt er die Verantwortung für ihren ferneren guten Zustand.

Der abgebende Führer hat dafür zu sorgen, dass die Maschine mit Kohlen, Wasser und Oel genügend versehen ist, der übernehmende Führer muss eine für seinen kommenden Dienst vollständig ausgerüstete Lokomotive vorfinden.

Die Brenn- und Schmiermaterialien werden auf die Maschinennummern verrechnet und die Prämien im Verhältniss der von den Personalen geleisteten Lokomotivkilometer und Rangirstunden an die zu einer Lokomotive gehörenden Personale vertheilt.

Bei kürzeren Ruhepausen, in denen das Feuer nicht ausgezogen wird, werden Stationirstunden, bei längeren Pausen Anheizungen berechnet.

Eine gründliche Reinigung der Lokomotiven findet während der längeren Ruhepausen in den Schuppen statt, in den übrigen wird die Maschine, besonders das Gangwerk an Ort und Stelle abgewischt.

Das Auswaschen wird nach den der Wasserbeschaffenheit entsprechenden Zeiten durch das an diesem Tage Ruhe habende Personal vorgenommen, es tritt an diesem Tage eine Reservemaschine in Dienst.

Nothwendig ist es, auf der Wechselstation stets eine betriebsfähige Maschine zur Verfügung zu haben, welche, wenn nöthig, den Dienst übernimmt. Muss hierfür eine besondere angeheizte Lokomotive in Dienst gestellt werden, so kann solche nebenbei noch anderen Dienst verrichten.

Die Reparaturkosten der doppelt besetzten Lokomotiven sind, auf die Leistungseinheit bezogen, nicht höher wie bei anderem Dienst. Ausser einer Ersparniss an Putzerlöhnen und Heizmaterial hatte die Doppelbesetzung noch den angestrebten Vorzug, dass eine Anzahl diensttüchtiger Lokomotiven in Reserve aufgestellt und hierdurch die Zuführung von Reparaturlokomotiven zu den Hauptwerkstätten derartig geregelt werden konnte, dass zu Zeiten des stärkeren Verkehrs ein Mangel an Lokomotiven, wie solcher vordem fast regelmässig auftrat, vermieden wurde und auch die für einen guten wirthschaftlichen Werkstättenbetrieb so nothwendige Gleichmässigkeit der Arbeit in solchen erhalten werden konnte.

Wenn die mehrfache Besetzung der Lokomotiven bis vor kurzem bei den Preussischen Staatsbahnen noch nicht in grösserem Umfange eingeführt wurde, so dürfte dies einestheils daran gelegen haben, dass, bei dem Vorhandensein einer genügenden Anzahl von Maschinen, die Nothwendigkeitsfrage keine brennende war und die älteren Maschinen aufgebraucht werden mussten, um neueren Bauarten Platz zu machen, anderentheils die erste Voraussetzung, unter welcher allein die Doppelbesetzung mit Vortheil möglich ist, d. i. das Vorhandensein von Tag- und Nachtdienst, nicht zutraf.

Ist jedoch solche vorhanden und lassen sich ausserdem die vorangeführten Gesichtspunkte berücksichtigen, was auf allen grösseren Lokomotivstationen der Fall sein wird, so kann nach den bereits auch bei uns gemachten Erfahrungen die Doppelbesetzung als wirthschaftlich und technisch vortheilhaft empfohlen werden.

Rimrott,
Königlicher Eisenbahn-Bauinspektor.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1890/91.

Der XI. Band der vom Reichs-Eisenbahnamt alljährlich veröffentlichten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, auf dessen Erscheinen und Gestaltung wir bereits in Nr. 12 S. 132 d. Ztg. hinwiesen, umfasst — abgesehen von den später besonders zu erörternden Schmalspurbahnen — an vollspurigen Hauptbahnen und vollspurigen Bahnen untergeordneter Bedeutung 12 Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, unter denen die in 11 Direktionsbezirke eingetheilten Preussischen Staatseisenbahnen und auf Rechnung des Preussischen Staates verwalteten sonstigen Eisenbahnen als eine Verwaltung gerechnet sind; ferner 6 Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 59 Privatbahnen unter eigener Verwaltung, insgesammt somit 77 Bahnverwaltungen. Obwohl im Laufe des Betriebsjahres 4 weitere Privatbahnen unter eigener Verwaltung (die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn [2,57 km], eröffnet am 1. August für den Güter- und am 1. September 1890 für den Personenverkehr; die Fürth-Zirndorfer Eisenbahn [4,06 km], eröffnet am 30. November 1890 für den Gesammtverkehr; die Gotteszell-Viechtacher Eisenbahn [24.97 km], eröffnet am 10. November 1890 für den Güter- und am 20. desselben Monats für den Personenverkehr; ferner die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn [22,65 km], eröffnet für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Neustrelitz-Mirow am 18. Mai und für den Güterverkehr auf der Hafenbahn am 15. Juli 1890) dem Deutschen Eisenbahnnetz hinzugetreten sind, ist die Anzahl der in die vorgenannten 3 Gruppen getheilten Eisenbahnverwaltungen — infolge des Ueberganges der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, sowie der Unterelbeschen und Westholsteinischen Eisenbahn in das Eigenthum und die Verwaltung des Preussischen Staates, ferner durch die Erpachtung und Verwaltung der Wismar-Karower Eisenbahn seitens der Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Regierung bezw der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn — die gleiche geblieben wie im Vorjahre.

Die Eigenthumslänge der vollspurigen Deutschen Eisenbahnen belief sich am Ende des Betriebsjahres auf

41 879 (40 982*) km; dieselbe hat sich sonach um 897 km = 2,19 % gegen das Vorjahr vergrössert, und zwar entfallen von der gesammten Eigenthumslänge 31 542 (31 105) km auf die Hauptbahnen und 10 337 (9 876) km auf die Bahnen untergeordneter Bedeutung. Die ersteren haben somit einen Zuwachs von 437 km oder 1,40 %, die letzteren dagegen einen solchen von 461 km oder 4,67 % erfahren. Auf die Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen vertheilt sich die vorangegebene Eigenthumslänge mit 37 944 (36 584) km = 90,60 (89,27) %, auf die Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit 104 (104) km = 0,25 (0,25) % und auf die Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit 3 831 (4 293) km = 9,15 (10,48) %.

Von der gesammten Eigenthumslänge waren 29 169 (28 515) km = 69,65 (69,58) % eingeleisig, 12 643 (12 400) km = 30,19 (30,26) % zweigeleisig, 44 (44) km = 0,11 (0,11) % dreigeleisig und 23 (23) km = 0,05 (0,05) % viergeleisig.

Die Betriebslänge, welche durch Abrechnung der verpachteten und Zurechnung der gepachteten und der im Mitbetriebe befindlichen Strecken von bezw. zu der Eigenthumslänge ermittelt wurde, bei welcher Berechnung die mitbetriebenen Strecken bei jeder der dieselben benutzenden Verwaltung in Ansatz gelangten, betrug am Ende des Betriebsjahres 42 104 (41 221) km. Von derselben dienten 41 285 (40 464) km dem Personen- und Güterverkehr, während 111 (94) km ausschliesslich für den Personen- und 707 (662) km ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurden.

Was die Ausstattung der einzelnen Landestheile mit vollspurigen Eisenbahnen anbelangt, so ist zu bemerken, dass unter den betheiligten 26 Deutschen Bundesstaaten die Eigenthumslänge der Bahnen im Betriebsjahre bei 11 (Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen, Reuss ältere Linie, Reuss jüngere Linie, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck und Bremen) gänzlich, bezw. fast ganz unverändert geblieben ist, während bei den übrigen Staaten eine Vergrösserung des Bahnnetzes stattgefunden hat. Die grösste Zunahme entfällt davon selbstverständlich auf das über 66 % des Flächenraums des Deutschen Reiches einnehmende Königreich Preussen, in dem auch mehr als 60 % der Deutschen Bahnen liegen, mit 485,61 km oder über 54 %, während Waldeck, dessen Eisenbahnnetz von 9,90 auf 17,08 km stieg, die grösste prozentuale Vermehrung, nämlich beinahe 42,04 % aufweist; diesem folgt sodann Mecklenburg-Strelitz mit etwas mehr als 11,05 %.

Bezüglich der Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit vollspurigen Bahnen sei noch erwähnt, dass dieselbe im Gesammtdurchschnitt von 7,57 auf 7,74 km auf je 100 qkm Grundfläche und von 8,44 auf 8,50 km auf je 10 000 Einwohner stieg.

Die folgende Uebersicht veranschaulicht, wie viel Kilometer vollspurige Eisenbahnen auf die einzelnen Bundesstaaten bezw. deren Grundfläche und Einwohner entfallen:

Lauf. Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahn überhaupt	auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
			1890/91	1889/90	1890/91	1889/90
1	Elsass-Lothringen	1 342	9,25	9,14	8,38	8,43
2	Preussen	25 170	7,23	7,09	8,44	8,39
3	Bayern	5 530	7,29	7,13	9,92	9,76
4	Sachsen	2 238	14,92	14,55	6,44	6,49
5	Württemberg	1 503	7,70	7,62	7,39	7,32
6	Baden	1 484	9,84	9,29	8,98	8,60
7	Hessen	925	12,04	11,88	9,33	9,32
8	Mecklenburg-Schwerin	1 002	7,61	7,36	17,33	16,74
9	Sachsen-Weimar	315	8,77	8,77	9,69	9,78
10	Mecklenburg-Strelitz	205	7,00	6,22	20,92	18,26
11	Oldenburg	410	6,38	6,21	11,60	11,37
12	Braunschweig	440	11,99	11,86	10,97	11,14
13	Sachsen-Meiningen	198	8,04	8,04	8,89	8,87
14	„ -Altenburg	172	13,02	13,02	10,13	10,28
15	„ -Coburg-Gotha	209	10,66	9,79	10,14	9,35
16	Anhalt	268	11,68	10,70	9,92	9,55
17	Schwarzburg-Rudolstadt	30	3,22	3,22	3,54	3,48
18	„ -Sondershausen	79	9,12	9,12	10,43	10,35
19	Waldeck	17	1,52	0,88	2,98	1,72
20	Reuss ältere Linie	35	11,17	11,17	5,68	5,88
21	„ jüngere „	57	6,90	6,90	4,78	4,83
22	Schaumburg-Lippe	24	7,16	7,16	6,24	6,25
23	Lippe	29	2,41	2,41	2,29	2,29
24	Lübeck	47	15,75	15,75	6,19	6,63
25	Bremen	47	18,34	18,13	2,61	2,70
26	Hamburg	40	9,82	9,25	0,66	0,68

*) Die in ( ) stehenden Angaben stellen die bezüglichen Ergebnisse des Vorjahres dar.

Es schwankte hiernach im Betriebsjahre 1890/91 die Ausstattung der verschiedenen Bundesstaaten mit vollspurigen Bahnen bei Berechnung auf 100 qkm Grundfläche zwischen 1,52 km (bei Waldeck) und 18,34 km (bei Bremen) und unter Zugrundelegung einer Einwohnerzahl von 10 000 zwischen 0,66 km (bei Hamburg) und 20,92 km (bei Mecklenburg-Strelitz).

Die Anzahl der dem öffentlichen Verkehr dienenden Stationen des Deutschen Eisenbahnnetzes stieg während des Betriebsjahres 1890/91 von 7 123 auf 7 371, welche in 3 948 (3 909) Bahnhöfe, 2 169 (2 019) Haltestellen und 1 254 (1 195) Haltepunkte eingetheilt waren. Ausser diesen Verkehrsstellen bestanden noch 1 305 (1 267) Signal-Zwischenstationen zur Regelung und Sicherung des Zugverkehrs. Zum Zweck des telegraphischen Verkehrs waren die Betriebsstellen mit 18 395 (17 543) Morseapparaten, 151 (187) Zeigerwerken, 1 159 (933) Apparaten anderer Konstruktion und 333 (329) tragbaren Telegraphenapparaten ausgerüstet, deren Leitungsdrähte insgesammt eine Länge von 142 381 (138 120) km hatten. Auch die Anzahl der Fernsprecher hat sich erheblich erhöht, dieselbe stieg von 2 527 auf 3 209. Von denselben wurde jedoch nur ein Theil im eigentlichen Betriebsdienste verwendet.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 14 188 (13 496) Lokomotiven — darunter 3 209 (2 934) Tenderlokomotiven —, deren Beschaffungskosten 618 566 554 (597 114 087) ℳ erforderten oder durchschnittlich 43 598 (44 244) ℳ für 1 Lokomotive nebst Tender und an Personenwagen 26 399 (25 404) Stück mit 58 290 (56 008) Achsen und 1 115 427 (1 079 882) Sitz- bezw. Stehplätzen. Die für die Personenwagen aufgewendeten Beschaffungskosten betrugen 213 423 711 (201 455 620) ℳ oder durchschnittlich 3 611 (3 597) ℳ für 1 Personenwagenachse. Die Anzahl der Gepäck- und Güterwagen stieg von 273 559 auf 287 704, die der Achsen unter denselben von 556 851 auf 585 302 mit einem Ladegewicht von 2 906 842 (2 688 406) t = 4,97 (4,83) t auf je 1 Achse. An Anschaffungskosten wurden für diese beiden Wagengattungen insgesammt 839 581 615 (794 609 910) ℳ oder 1 434 (1 427) ℳ auf 1 Achse verausgabt. Ausserdem waren noch 1 664 (1 647) Postwagen mit 4 299 (4 221) Achsen — zum grössten Theil der Reichspost gehörig — vorhanden. Es entfielen daher auf je 10 km Betriebslänge 3,37 (3,27) Lokomotiven, 14,08 (13,81) Personenwagenachsen und 139,38 (135,40) Gepäck- und Güterwagenachsen.

Die Zahl der beförderten Personen, welche insgesammt 11 224 437 610 (10 172 387 463) km zurücklegten, bezifferte sich auf überhaupt 426 056 116 (376 825 006); von denselben benutzten 2 263 408 (2 081 945) die I., 43 462 826 (38 432 554) die II., 258 673 533 (238 957 347) die III. und 112 450 099 (90 182 944) die IV. Wagenklasse. Der Rest mit 9 602 250 (7 170 216) Personen entfiel auf die mittelst Militärfahrkarten und Requisitionsscheinen beförderten Militärs. Die vorhandenen Plätze wurden mit 24,69 (24,52) % ausgenutzt, jede Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,59 (4,58) Personen besetzt.

Güter mit Frachtberechnung, welche zusammen 22 237 258 947 (21 851 199 307) tkm zurücklegten, wurden insgesammt 215 910 742 (212 093 339) t befördert, und zwar 762 934 (733 087) t Eil- und Expressgüter, 192 444 731 (188 850 023) t Frachtgüter, 407 796 (303 820) t Militärgüter, 2 497 847 (2 598 557) t Vieh und 19 797 434 (19 607 852) t frachtpflichtige Dienstgüter. Ausserdem gelangten noch 1 834 567 (1 720 313) t Güter ohne Frachtberechnung zur Beförderung. Jede Tonne Gut ist im Durchschnitt 102,92 (102,96) km befördert worden. Die durchschnittliche Belastung jeder Güterwagenachse betrug im beladenen Zustande 3,67 (3,68) t und bei allen Fahrten (beladen und leer) wie im Vorjahre 2,39 t.

Die Baukosten des gesammten vollspurigen Deutschen Eisenbahnnetzes beliefen sich auf 10 040 008 274 (9 775 901 446) Mark oder durchschnittlich auf 240 425 (240 388) ℳ für 1 km Eigenthumslänge. Da zu denselben aber noch an Kursverlusten, Zinsen während der Bauzeit und sonstigen Aufwendungen 737 667 740 (738 647 224) ℳ hinzutraten, während von denselben nur 563 707 060 (498 347 186) ℳ an Ueberschüssen der auf Baufonds betriebenen Strecken, Rückeinnahmen, Kursgewinnen, Verwendungen aus Betriebsmitteln, Subventionen, Zinsen der Kapitalien und sonstigen Einnahmen in Abzug gelangten, so erreichten die gesammten Bauaufwendungen überhaupt den Betrag von 10 213 968 954 (10 016 201 484) Mark oder durchschnittlich 244 591 (246 297) ℳ für 1 km Eigenthumslänge. Das von den gegenwärtigen Besitzern der Eisenbahnen aufgewendete Anlagekapital erreichte jedoch infolge der beim Besitzwechsel entstandenen Unterschiede zwischen den ursprünglichen Bauaufwendungen und den letzten Erwerbspreisen den Betrag von 10 456 155 688 (10 259 014 928) ℳ oder durchschnittlich 250 390 (252 268) ℳ für 1 km Eigenthumslänge. Die Beschaffung des verwendeten Anlagekapitals erfolgte bei den Staatsbahnen bei 2 648 435 653 (2 591 675 576) ℳ durch Staatsanleihen, bei 633 457 228 (627 977 583) ℳ aus extraordinären Fonds, während dieselbe bei 6 439 641 455 (6 260 641 223) ℳ nicht angegeben ist; bei den Privatbahnen geschah dieselbe im Betrage von 411 999 366 (453 108 386) ℳ durch Ausgabe von Aktien, im Betrage von 289 785 882 (293 235 056) ℳ durch Ausgabe von Obligationen; für 4 162 600 ℳ — wie im Vorjahre — ist sie

nicht nachgewiesen. Der Rest des Anlagekapitals mit 28 673 504 (28 214 504) ℳ entfiel auf schwebende Schulden.

Die Einnahmen der vollspurigen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr betrugen 357 061 036 (333 894 172) ℳ oder 8 725 (8 350) ℳ für 1 km Betriebslänge, und zwar entstammten davon aus der Personenbeförderung in I. Klasse 16 226 014 (15 821 806) ℳ, in II. Klasse 91 750 430 (86 844 192) ℳ, in III. Klasse 166 020 174 (158 750 248) ℳ und in IV. Klasse 61 781 111 (54 079 803) ℳ; aus der Militärbeförderung wurden 10 054 185 (7 747 966) ℳ und aus der Gepäck- und Hundebeförderung sowie aus sonstigen Einnahmen 11 229 122 (10 650 157) ℳ erzielt. Der Güterverkehr erbrachte eine Einnahme von insgesammt 881 998 259 (873 241 351) ℳ oder 21 239 (21 526) ℳ für 1 km Betriebslänge. Dieselbe vertheilt sich mit 20 598 306 (20 259 183) ℳ auf Eilgüter, mit 777 569 040 (771 280 177) ℳ auf Frachtgüter, mit 1 453 856 (1 514 056) ℳ auf Postgüter, mit 3 894 286 (2 910 930) ℳ auf Militärgüter, mit 25 038 020 (25 718 348) Mark auf Viehsendungen, mit 31 069 095 (28 639 555) ℳ auf Dienstgüter und mit 22 375 656 (22 919 092) ℳ auf Nebenerträge. Dazu kamen noch 10 823 578 (10 728 845) ℳ Vergütungen für Ueberlassung von Bahnanlagen usw., 2 943 435 (1 490 282) ℳ Vergütungen für Ueberlassung von Betriebsmitteln, 22 673 981 (20 424 889) ℳ Erträge aus Veräusserungen und 27 529 504 (27 361 045) ℳ sonstige Einnahmen, so dass sich die gesammten Betriebseinnahmen, ausschl. der Pachtzinse, auf 1 300 873 605 (1 264 656 117) ℳ oder 31 248 (31 104) ℳ für 1 km Betriebslänge stellten.

Von den Betriebsausgaben entfielen auf persönliche Ausgaben: 1. bei der allgemeinen Verwaltung 53 628 767 (49 796 114) ℳ, 2. bei der Bahnverwaltung 47 157 986 (43 220 066) ℳ, 3. bei der Transportverwaltung, und zwar a) für den äusseren Stationsdienst 91 585 969 (80 773 723) ℳ, b) für den Expeditionsdienst 48 578 917 (44 735 329) ℳ, c) für den Zugbegleitungsdienst 53 603 652 (47 440 619) ℳ und d) für den Zugförderungsdienst 67 608 540 (61 036 810) ℳ, zusammen (zu 1—3) 362 163 831 327 002 661) ℳ oder 8 699 (8 042) ℳ für 1 km Betriebslänge.

Zur Bestreitung der sachlichen Ausgaben, welche im ganzen 440 181 787 (374 427 735) ℳ betrugen, waren erforderlich: 1. zur Deckung der allgemeinen Kosten 48 745 533 (44 629 448) ℳ, und zwar: a) für die allgemeine Verwaltung 23 167 918 (21 099 510) ℳ, b) für die Bahnverwaltung 4 322 511 (4 536 378) ℳ, c) für die Transportverwaltung 21 255 104 (18 993 560) ℳ, 2. zur Unterhaltung der Bahnanlagen 86 182 862 (76 719 605) ℳ, 3. Kosten des Bahntransports 173 346 868 (138 425 837) ℳ, 4. für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel 101 381 594 (85 350 580) ℳ, 5. für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen und Betriebsmittel 13 159 635 (12 237 626) ℳ, 6. für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten 13 599 079 (13 638 145) ℳ und 7. für Benutzung fremder Betriebsmittel 3 766 216 (3 426 494) Mark. Die gesammten Betriebsausgaben, ausschl. der Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und der Pachtzinse bezifferten sich auf 783 392 528 (683 117 000) ℳ oder 18 818 (16 801) ℳ für 1 km Betriebslänge. Es waren daher zur Bestreitung derselben 60,22 (54,02) % der Betriebseinnahmen erforderlich.

Der Betriebsüberschuss, d. i. der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, erreichte im Betriebsjahre 1890/91 den Betrag von 500 668 687 (565 681 134) ℳ, somit 38,42 (44,64) % der Roheinnahme bezw. 5,09 (5,88) % der Baukosten oder 4,86 (5,60) % des Anlagekapitals. Scheidet man davon die Kosten für erhebliche Ergänzungen usw. und die Pachtzinse aus, so ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 12 430 (14 303) ℳ für 1 km Betriebslänge. Da zu dem vorgenannten Ueberschusse noch 2 067 854 (721 245) ℳ Zuschüsse aus den Erneuerungs-, Reserve- usw. Fonds und 1 827 213 (2 156 227) Mark Subventionen, Garantievorschüsse usw., Erträgnisse aus dem Betriebe fremder Bahnen und Uebertrag aus dem Vorjahre hinzutraten, von demselben aber 679 256 (2 348 166) ℳ statutenmässige Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, abzüglich der aus diesen Fonds bestrittenen Betriebsausgaben in Abzug gelangten, so verblieb ein verfügbarer Ueberschuss in Höhe von 503 884 498 (566 210 440) ℳ. Von demselben wurden verwendet: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen und sonstigen Darlehen 11 892 255 (12 942 987) ℳ, zur Tilgung der Prioritätsobligationen und sonstigen Darlehen 2 470 704 (2 539 170) ℳ, zur Zahlung der Dividende und zwar a) für die Prioritäts-Stammaktien 3 268 923 (3 686 260) ℳ, b) für die Stammaktien 13 153 496 (13 885 577) ℳ, zur Deckung von Verlusten, Tantiemen, Eisenbahnsteuer usw. 826 906 (853 764) ℳ, zu ausserordentlichen Rücklagen und sonstigen Zwecken 2 296 931 (1 739 958) ℳ. Zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten 469 446 848 (530 005 930) ℳ, während der Rest im Betrage von 528 435 (556 794) ℳ als Vortrag für das folgende Betriebsjahr verblieb.

Die in der gesammten Betriebsverwaltung in Verwendung gewesene Anzahl der Beamten und Arbeiter bezifferte sich im Jahresdurchschnitt auf 340 553 (315 729) Personen, oder 8,18 (7,77) Personen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge. Zu Besoldungen und anderen persönlichen Ausgaben wurden für dieselben im ganzen 404 286 575 (362 167 226) ℳ, d. i. 9 706 (8 907) ℳ auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge und 31 027 (28 581) ℳ auf 100 000 ℳ Roheinnahme, aufgewendet. Auf die verschiedenen Dienstzweige der Betriebsverwaltung vertheilten sich diese Ziffern wie folgt: allgemeine Verwaltung 15 584 (14 955) Personen mit einer Besoldung von 53 712 696 (49 767 121) ℳ, Bahnverwaltung 120 450 (110 515) Personen mit einer Besoldung von 89 141 041 (78 857 457) Mark und Transportverwaltung 204 519 (190 259) Personen mit einer Besoldung von 261 432 818 (233 542 648) ℳ. In der Werkstättenverwaltung mit Einschluss der Gasanstalten wurden im Jahresdurchschnitt insgesammt 59 129 (55 363) Personen mit einer Besoldung von 63 549 861 (56 305 593) ℳ oder im Jahresdurchschnitt 1,45 (1,39) Personen mit 1 552 (1 416) ℳ Besoldung auf 1 km Betriebslänge beschäftigt.

Die Zahl der Unfälle, von denen nur die beim eigentlichen Betriebe vorgekommenen und auch von diesen beim Rangiren nur diejenigen berücksichtigt worden sind, welche entweder eine Tödtung bezw. Verletzung von Personen oder eine erhebliche Beschädigung von Fahrzeugen, bezw. bei Personenzügen eine 30 und bei Güterzügen eine 60 Minuten übersteigende Betriebsstörung hervorgerufen haben, alle bei Nebenbeschäftigungen vorgekommenen Unfälle aber ausser Betracht gelassen wurden, betrug 3 618 (3 088), von denen sich 839 (755) auf freier Bahn und 2 779 (2 333) in den Stationen ereigneten. Dieselben setzten sich zusammen aus 535 (423) Entgleisungen, 372 (304) Zusammenstössen und 2 711 (2 361) sonstigen Unfällen. Aus Anlass derselben wurden von den Reisenden ohne eigenes Verschulden derselben 4 (16) getödtet und 79 (118) verletzt und infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen, Benutzen und Verlassen der Züge 42 (24) getödtet und 57 (56) verletzt. Es entfallen daher auf 1 Million beförderte Reisende 0,11 Tödtungen — wie im Vorjahre — und 0,55 (0,46) Verletzungen. Von den Beamten und Arbeitern der Bahnverwaltungen wurden durch Unfälle der Züge während der Fahrt 19 (20) getödtet und 253 (194) verletzt und beim Besteigen sowie Verlassen der Züge, Rangiren, unzeitigen Aufenthalt auf den Geleisen und sonstige unvorsichtige Handhabungen des Dienstes 435 (328) getödtet und 1 758 (1 569) verletzt. Ferner fanden noch 10 (12) fremde Personen, einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Bahnarbeiter sowie der dienstlich beschäftigten Post-, Steuer- u. dergl. Beamten unverschuldet durch Unfälle der Züge, bezw. durch falsche Handhabung der Zugschranken an den Wegeübergängen usw. den Tod, während 49 (33) derselben Verletzungen erlitten. Die von jenen Personen selbst verschuldeten Unfälle durch Unvorsichtigkeit beim Betreten des Bahnkörpers bezw. Besteigen und Verlassen der Züge bezifferten sich auf 216 (202) Tödtungen und 156 (142) Verletzungen. Ausser den voraufgeführten, im eigentlichen Betriebsdienste vorgekommenen Unfällen ereigneten sich noch bei Nebenbeschäftigungen — Bahnunterhaltungs- und Bauarbeiten, Auf- und Abladen von Gütern und anderen mit dem Betriebe nicht direkt zusammenhängenden Geschäften — 555 (351) Unfälle, welche 8 (4) Tödtungen und 547 (350) Verletzungen von Bahnbeamten und Bahnarbeitern zur Folge hatten. Durch Selbstmordversuche fanden 187 (157) Personen den Tod und 17 (29) trugen Verletzungen davon.

Die Schmalspurbahnen des Deutschen Reiches hatten am Ende des Betriebsjahres eine Länge von 1 051 (873) km mit 1 211 (996) km Geleisen und 510 (396) Stationen. Der Fahrpark derselben bestand aus 214 (177) Lokomotiven, 514 (390) Personenwagen und 4 703 (4 151) Gepäck- und Güterwagen, von denen 3 656 994 (3 154 664) Lokomotivnutzkm bezw. 52 477 098 (47 048 692) Wagenachskm aller Art zurückgelegt wurden. Die Gesammtzahl der beförderten Personenkilometer betrug 61 580 643 (49 548 514) und die der Gütertonnenkilometer 39 649 003 (36 761 909). Die Einnahmen dieser Bahnen, deren Bau und Ausrüstung ein Anlagekapital in Höhe von 54 202 669 (45 426 908) ℳ oder 52 124 (52 066) ℳ für 1 km Bahnlänge erfordert hatten, bezifferten sich insgesammt auf 4 402 129 (3 975 703) ℳ oder auf 4 721 (4 682) ℳ für 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge, während die Ausgaben 2 993 731 (2 486 227) ℳ = 68,01 (62,54) % der Roheinnahmen oder 3 210 (2 928) ℳ für 1 km der durchschnittlichen Bahnlänge betrugen. Der erzielte Ueberschuss bezifferte sich auf 1 408 398 (1 489 476) ℳ oder 2,60 (3,28 %) des verwendeten Anlagekapitals. An Beamte und Arbeiter waren 1 671 (1 463) vorhanden. Unfälle ereigneten sich 53 (55), infolge deren 4 Personen — wie im Vorjahre — getödtet und 33 (23) verletzt wurden.

Im Laufe des Betriebsjahres gelangten folgende schmalspurige Linien zur Eröffnung: Horburg-Markolsheim [22,22 km] am 3. November 1890, Mügeln (Pirna)-Geising-Altenberg [36,10 Kilometer] am 18. November 1890, Ludwigshafen-Dannstadt [13,27 km] und Ludwigshafen-Frankenthal [10,90 km] am 15. Ok-

tober 1890, Darmstadt-Arheiligen mit Verbindungskurve [4,36 km] am 3. April 1890, Ellenberg-Kappeln [0,30 km] am 25. Dezember 1890, Alexisbad-Güntersberge [5,30 km] am 1. Juni 1890, Weinheim-Heidelberg [16,57 km] am 4. Oktober 1890, Karlsruhe-Durmersheim [14,67 km] am 6. Oktober 1890, Karlsruhe-Neuer Friedhof und Neuer Friedhof-Spöck [zusammen 15,95 km] am 29. Oktober 1890 bezw. 29. Januar 1891, ferner Eisfeld-Unterneubrunn [17,98 km] am 1. Mai 1890, Wermelskirchen-Burg [11,20 km] am 1. April 1890 und Zittau-Bertsdorf-Oybin mit Abzweigung Bertsdorf-Jonsdorf [14,45 km] am 25. November 1890.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 18,134 km lange Strecke Petrozséni-Lupény der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, welche im laufenden Monat dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1355 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1371 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

In seiner letzten Plenarsitzung hat der Bundesrath dem Entwurfe eines neuen Eisenbahn-Betriebsreglements mit wenigen Aenderungen unter der Bezeichnung „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ die Genehmigung ertheilt. Die Beschlussfassung über den Einführungstermin wurde vorbehalten, weil beabsichtigt wird, die neue Verkehrsordnung gleichzeitig mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in Wirksamkeit zu setzen, dieses Uebereinkommen aber erst 3 Monate nach dem Austausche der Ratifikationsurkunden in Kraft treten soll, und ein bestimmter Zeitpunkt hierfür noch nicht feststeht. Jedenfalls wird der Tag der Einführung 3 Monate vorher veröffentlicht werden. Durch die Verkehrsordnung erfährt auch das Frachtbrief-Formular Aenderungen, die besonders durch die neuen für das Publikum günstigeren Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen bedingt wurden. Für das neue Frachtbrief-Formular ist die Verwendung von weissem Schreibpapier, bei Eilgut mit rothen Streifen, vorgeschrieben. Das Papier soll nach den für amtliche Papierprüfungen erlassenen Vorschriften der Festigkeitsklasse 3 und der Stoffklasse III entsprechen, diese Beschaffenheit als Wasserzeichen führen und für je 1000 Bogen (4000 Frachtbriefe) ein Gewicht von mindestens 34 kg haben. Ausserdem ist in der neuen Verkehrsordnung vorgesehen, dass für regelmässig wiederkehrende Transporte zwischen bestimmten Orten vereinfachte Formulare zugelassen werden können.

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 7. April d. J. nachstehende Ergänzungen und Abänderungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen, welche am 1. Mai d. J. in Kraft treten.

I. Die Eingangsbestimmung unter II b ist wie folgt zu fassen:

„Dahmenit (ein Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphtalin) sowie Gemische aus Salpeter, Harz, Naphtalin und rohen Theerölen unterliegen nachstehenden Bestimmungen:“

II. Die Bestimmung unter XXXVIII a 2 c erhält folgende Fassung:

„c) Für Chlor: 50 Atmosphären und 1 kg Flüssigkeit für je 0,9 l Fassungsraum.“

III. Hinter der Bestimmung XXXVIII a ist folgende neue Bestimmung nachzutragen:

„XXXVIII b) Verdichteter Sauerstoff und verdichteter Wasserstoff werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Diese Stoffe dürfen höchstens auf 120 Atmosphären verdichtet sein und müssen in nahtlosen Cylindern aus Stahl oder Schmiedeeisen von höchstens 2 m Länge und 18 cm innerem Durchmesser zur Beförderung aufgeliefert werden.

Die Behälter müssen:

a) bei amtlicher, alle 3 Jahre zu wiederholender Prüfung einen inneren Druck von 250 Atmosphären, ohne bleibende Aenderung der Form und ohne Undichtigkeit zu zeigen, ausgehalten haben;

b) mit Manometern versehen sein und einen amtlichen, an leicht sichtbarer Stelle in dauerhafter Weise angebrachten Vermerk tragen, der die Höhe des Druckes und den Tag der letzten Druckprobe angibt;

c) Ventile tragen, die, wenn sie im Innern des Flaschenhalses angebracht sind, durch einen aufgeschraubten, nicht über den Rand des Flaschenhalses hervorragenden Metallstöpsel von mindestens 2,5 cm Höhe oder, wenn sie sich ausserhalb des Flaschenhalses befinden, durch fest aufgeschraubte, aus gleichem Stoffe wie die Behälter selbst, hergestellte Kappen zu schützen sind;

d) falls sie unverpackt aufgeliefert werden, mit einer Vorrichtung versehen sein, die das Rollen verhindert. Erfolgt die Auflieferung in Kisten, so sind diese mit der deutlichen Aufschrift „Verdichteter Sauerstoff“ oder „Verdichteter Wasserstoff“ zu versehen.

2. Die mit verdichteten Gasen gefüllten Behälter dürfen nicht geworfen werden und sind weder der Einwirkung der Sonnenstrahlen, noch der Ofenwärme auszusetzen.

3. Zur Beförderung sind nur bedeckt gebaute Wagen zu verwenden.“

Verspätungen im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Februar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 531,28 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 930 Schnellzüge, 1 244 Personenzüge und 267 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2441. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 209 247 Zugkm bezw. 251 139 438 Achskm gegen 15 137 630 Zugkm bezw. 272 623 930 Achskm im Vormonat und gegen 12 939 943 Zugkm und 235 889 994 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 885 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 556 Verspätungen zur Last fallen gegen 2 321 im Vormonat und 2 534 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 110 bezw. auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 86 = 44 v. H. weniger als im Monat Februar des Vorjahres und 43 = 28 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 5 = 45 v. H. weniger als im Monat Februar des Vorjahres und 3 = 33 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 1 717 Anschlüsse versäumt (gegen 2 601 in demselben Monat des Vorjahres und 2 253 im Vormonat). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Hessische Ludwigsbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Main-Neckarbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen an die ungünstigsten Stellen. Infolge von Schneeverwehungen und Dammbruch sind 59 Züge ganz und 1 Zug streckenweise ausgefallen, wobei 56 Anschlüsse verfehlt wurden.

Unfälle im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschl. Bayerns) im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 25 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 190 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 199 Personen verunglückt, sowie 38 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 185

unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 2 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, je 1 Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 29 getödtet und 140 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 9 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 42 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 902,06 km Betriebslänge und 829 420 329 geförderten Achskilometern) 235 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, auf der Main-Neckar-Eisenbahn und in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,40 km Betriebslänge und 24 374 123 geförderten Achskilometern) 13 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, auf der Altdamm-Colberger Eisenbahn und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Aufhebung des betriebstechnischen, des maschinentechnischen und des bautechnischen Büreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen.

Auf Grund der durch den Allerhöchsten Erlass vom 25. November 1879, betreffend Genehmigung der Grundzüge der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung dem Minister der öffentlichen Arbeiten ertheilten Ermächtigung, hat der Herr Minister durch Erlass vom 28. März d. J. in Abänderung des § 15 der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, dass das betriebstechnische, das maschinentechnische und das bautechnische Büreau der Königlichen Eisenbahndirektionen mit dem 1. Juni d. J. als selbständige Dienststellen in Wegfall kommen. Die genannten Büreaus bilden von diesem Zeitpunkte ab lediglich Abtheilungen des Generalbüreaus der Direktion.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen Kraschnitz und Militzsch belegene Haltepunkt Wirschkowitz für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck und die zwischen Pleschen und Brunow belegene Haltestelle Taczanow für den Stückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen und zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist die Haltestelle Taczanow nicht geeignet.

Direktionsbezirk Bromberg. Seit dem 15. d. Mts. können auch nach der Haltestelle Jamielnik Stückgüter abgefertigt werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Es ist bezw. wird eröffnet:

a) am 15. April d. J. der an der Bahnstrecke Corbetha-Leipzig zwischen den Stationen Leutzsch und Leipzig belegene neue Haltepunkt Gohlis-Möckern für den Personen- und Gepäckverkehr,

b) am 1. Mai d. J. der an der Bahnstrecke Halle-Eisenach zwischen den Stationen Sättelstädt-Mechterstädt und Wutha belegene neue Haltepunkt Schönau a. d. Hörsel für den Personenverkehr.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die seit dem 15. Februar 1888 bestehende Einrichtung der Station Pünderich als Haltepunkt für gewisse Züge ist am 15. d. Mts. aufgehoben worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Rheine-Burgsteinfurt belegene Haltepunkt Neuenkirchen bei Rheine für den Personenverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow zwischen den Stationen Bürgerholz und Wustrow belegene Haltestelle Lübbow und der an der Bahnstrecke Berlin-Lehrte zwischen den Stationen Gardelegen und Mieste belegene Haltepunkt Solpke werden am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Hunden auf Hundekarten eröffnet werden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 15. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Luxemburg-Wasserbillig zwischen den Stationen Luxemburg und Oetringen gelegene Station „Sandweiler-Contern“ für den Personen-, Gepäck- und vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Oldenburgische Staatsbahn. Der an der Bahnstrecke Oldenburg-Quakenbrück belegene Haltepunkt Brokstreek wird am 1. Mai d. J. für den beschränkten Personenverkehr eröffnet werden.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrug die Mindereinnahme gegen das vorige Jahr 13 000 ℳ. Eine der Hauptursachen für den Rückgang der Einnahmen ist das fast gänzliche Darniederliegen der Crefelder Seidenindustrie. Die Einnahme aus Abonnements hat sich um etwa 16 900 ℳ. verringert. Die Herabsetzung des Aktienkapitals von 1 000 000 ℳ. auf 500 000 ℳ. ist durchgeführt; die hierdurch buchmässig gewonnenen 500 000 ℳ. sind zu Abschreibungen und Rückstellungen verwendet worden. Der Reingewinn beziffert sich auf 274 ℳ.

In der am 23. d. Mts. stattgefundenen Generalversammlung wurde der Abschluss einstimmig genehmigt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Gesellschaft baut eine Anschlussbahn nach der im Aufschlusse begriffenen neuen Zeche der Gewerkschaft Westphalia.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Verwaltungsrath beruft die diesjährige ordentliche Generalversammlung auf den 21. Mai d. J. ein; die Tagesordnung enthält neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen zwei Anträge der Verwaltung, welche eine Vermehrung des Kapitals mit sich bringen. Die Verwaltung befürwortet die Herstellung vollspuriger Lokalbahnen auf Rechnung der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen und zwar a) von Lauterecken über Meisenheim nach Staudernheim mit einem Anlagekapital von 3 800 000 ℳ, b) von Grünstadt nach Offstein mit einem Anlagekapital von 538 000 ℳ. und c) von Ebertsheim nach Hettenleidelheim mit einem Anlagekapital von 450 000 ℳ. Das Kapital hierfür im Gesammtbetrage von 4 788 000 ℳ. soll durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe beschafft werden, in der Voraussetzung, dass die Bayerische Regierung die Zinsengarantie dafür übernehmen wird. Ein anderer Antrag bezieht sich auf Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, Vermehrung des Fahrmaterials usw., zu welchem Zweck für die Pfälzische Ludwigsbahn 2 850 000 ℳ, für die Maximiliansbahn 2 180 000 ℳ, für die Nordbahnen 2 970 000 ℳ, zusammen 8 Millionen Mark, gefordert werden, welche ebenfalls durch Ausgabe garantirter Prioritätsobligationen beschafft werden sollen.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der zum 25. Mai d. J. einzuberufenden Generalversammlung die Vertheilung von 2¾ % Dividende für die Stammprioritäten, ebensoviel wie im Vorjahre, vorzuschlagen.

Berlin-Köln.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Tagesschnellzüge Nr. 32 und 31 zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Köln a/Rh. über Magdeburg-Braunschweig-Hildesheim ausschliesslich aus neuen vierachsigen Personenwagen I./II. Klasse zusammengesetzt werden. Diese Wagen sind durch Seitengänge und Uebergangsbrücken mit angeschraubten Lederbalgen derartig mit einander verbunden, dass ein ungehinderter Verkehr durch den ganzen Zug möglich ist. Die Wagen zeichnen sich ausserdem durch besonders ruhige Gangart, grössere Eleganz und Bequemlichkeit aus. Je ein Wagen in jedem Zuge enthält einen Buffetraum, von welchem aus kalte und warme Speisen und Getränke den Reisenden in die Kupees verabfolgt werden können. Zur Sicherung bestimmter Plätze ist auf den Ausgangsstationen der Züge, nämlich in Berlin Potsdamer Bahnhof für Zug 32 und in Köln für Zug 31 ein Vorverkauf von Plätzen eingerichtet, welcher der Fahrkarten-Ausgabestelle der betreffenden Station übertragen ist. Die Sitzplätze sind zu dem Zweck durchweg mit Nummern versehen und steht es dem Reisenden frei, sich einen beliebigen nach Nummer oder sonst näher zu bezeichnenden Platz gegen Entrichtung einer Vormerkungsgebühr von 1 ℳ. unter gleichzeitiger Lösung oder Vorzeigung einer schon früher gelösten Fahrkarte vorauszubestellen. Der Vorverkauf findet in Berlin (Potsdamer Bahnhof) von 8 Uhr Morgens ab statt und wird ½ Stunde vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit des betreffenden Zuges geschlossen. Reisende, welche von dem Vorverkauf keinen Gebrauch machen, haben auf Beförderung in den genannten Zügen nur Anspruch, soweit noch unbesetzte Plätze vorhanden sind. Auf den Zwischenstationen findet ein Vorverkauf von Plätzen nicht statt. Es ist Absicht, eine gleiche Einrichtung demnächst

auch für die Schnellzüge Nr. 51 und 52 der Strecke Berlin-Stadtbahn-Nordhausen-Frankfurt a/M. zu treffen.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Sommerhalbjahr 1892 in folgender Weise stattfinden:

In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen und über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere über Tarifwesen, gehalten werden.

In Breslau finden Vorlesungen über Technologie statt.

In Köln werden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) gehalten werden.

Schaftlach-Gmund.

v. S. Die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee erzielte im verflossenen Betriebsjahre (1891): Einnahmen: 96 207,92 ℳ, Ausgaben: 39 407,77 ℳ, Ueberschuss: 56 800,15 ℳ. Zu konzessions- und statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds gehen hiervon ab 1 815,75 ℳ und bleiben somit 54 984,40 ℳ, denen die aus dem Erneuerungsfonds zu bestreitenden Ausgaben mit 552,65 ℳ, sowie die aus dem Reservebaufonds zu bestreitenden Ausgaben mit 3 990,46 ℳ hinzutreten, hiernach Ueberschuss im ganzen 59 527,51 ℳ. — Befördert wurden 85 464 Personen mit 38 407,05 ℳ, 244 195 kg Gepäck mit 2 615,34 ℳ Einnahme; Güter sind abgegangen 16 888 t 150 kg mit 18 653,80 ℳ, angekommen sind 31 483 t 320 kg mit 36 764,60 ℳ Einnahme. Züge verkehrten im Jahre 4 390. Es wurde die Vertheilung einer Dividende von 8 % (= 24 000 ℳ) beschlossen.

Mecklenburgische Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ergibt sich für das Jahr 1891 ein Gewinn von nur 4 711 ℳ; die Abschreibungen erfordern 7 408 ℳ, so dass sich ein Einnahmeausfall von 2 697 ℳ ergibt, welcher durch den Abschreibungs- und Erneuerungsfonds gedeckt wird.

Aus der Schweiz.

Ruhetage.

Das administrative Inspektorat der Schweizerischen Eisenbahnen hat einen Spezialbericht an das Eisenbahndepartement gerichtet über die Vollziehung des Bundesgesetzes, betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen vom 27. Juni 1890. In demselben wurden diejenigen Punkte hervorgehoben, welche noch einer weiteren Abklärung bedürfen. Wir entnehmen den betreffenden Ausführungen: Schon im Geschäftsbericht von 1890 hat das Departement sich dahin ausgesprochen, dass der direkte Zweck der Ruhetage sei und sein müsse, dass die Angestellten von den Anstrengungen einer unmittelbar vorausgegangenen Arbeitsperiode sich erholen und für diejenigen einer folgenden Reihe von Arbeitstagen sich vorbereiten können und dass dieser Zweck nur dann erreicht werde, wenn die Ruhetage möglichst gleichmässig angewiesen seien. Immerhin wurde damals bereits mitgetheilt, dass einigen Verwaltungen das Zugeständniss gemacht worden war, von den 52 Ruhetagen deren 10—14 zu beliebiger Verfügung zu reserviren. Nachdem hiergegen kein Widerspruch erhoben worden ist, so hat das Departement keinen Anstand genommen, dieses Zugeständniss auf Verlangen auch den übrigen Gesellschaften zu machen. Der Bundesrath ist insbesondere bei den Saisonunternehmungen noch etwas weiter gegangen. Im ganzen ist aber der Grundsatz der möglichst regelmässigen Vertheilung der Ruhetage in dem Umfange aufrecht erhalten worden, dass die durch dieselben auseinander geschiedenen Arbeitsperioden nicht länger als ungefähr 10 Tage sein sollen. Wir wollen auch nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, dass die in Reserve gestellten Ruhetage soweit allerdings den Charakter ändern, als sie an die Stelle des Urlaubs treten, welcher von den Gesellschaften von jeher zugestanden wurde, wenn die Angestellten, mit Rücksicht auf Privatgeschäfte, für Erholungsreisen usw. solchen verlangt hatten. Dieses Verfahren entspricht vielleicht nicht ganz den ursprünglichen Intentionen des Gesetzgebers.

Die Lohnverhältnisse gaben nur zu wenig Anständen Veranlassung. So viel konstatirt werden konnte, hat die gesetzliche Forderung, dass ein Abzug am Gehalte oder Lohn wegen der Dienstbefreiung nicht stattfinden dürfe, im allgemeinen eine loyale Beachtung gefunden.

In dem s. Zt. vom Bundesrath den eidgenössischen Räthen unterbreiteten Entwurf eines Gesetzes über die Arbeitszeiten war auch die Bethätigung der Frauen im Eisenbahndienste gedacht und vorgesehen, dass über die tägliche Arbeitszeit dieser der Bundesrath besondere Vorschriften aufstellen könne. Die Bundesversammlung hat diesen Vorschlag gestrichen, und es stützt sich hierauf der Anspruch der Bahnverwaltungen, dass für die Frauen der gleiche Maximal-Arbeitstag gelte, wie für die männlichen Angestellten. Aus diesem Anspruch haben sich Verhältnisse herausgebildet, welche einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen. Wir heben insbesondere die Beschäftigung der Frauen beim Barrierendienst hervor, die beim Jura-Simplon fast durchgängig und bei einer Reihe anderer Gesellschaften in grösserem oder geringerem Umfang durchgeführt ist. Der Bahnwärter oder Bahnarbeiter, welchem eine Wohnung an der Linie zugewiesen ist, erhält die Stelle nur unter der Bedingung, dass er für die Bedienung der Barrieren an den in der Nähe liegenden Niveauübergängen unter seiner Verantwortlichkeit einen Hausgenossen stellt, wofür er dann eine Lohnzulage von monatlich 25—30 Frcs. und vielleicht noch eine kleine Entschädigung für die Ablösung an den Ruhetagen erhält. Thatsächlich besorgt dann die Frau, etwa auch die Mutter und ab und zu ein Kind des Bahnwärters oder Bahnarbeiters den Barrierendienst. Der Bahnwärter, soweit er nicht durch den Kontroldienst auf der Strecke in Anspruch genommen ist, und der Bahnarbeiter überhaupt müssen sich bei der Bahnunterhaltung auf der Strecke betheiligen. Diese Organisation scheint gegenüber dem anderen System, den Barrierendienst durch den Wärter selber besorgen zu lassen, und demselben dann in der Nähe eine kürzere Bahnstrecke zur Aufsicht und Besorgung zu überlassen, bedeutende Oekonomien für die Bahngesellschaften in sich zu schliessen. Wo nur wenig Züge gefahren werden und ein eigentlicher Früh- und Spätdienst nicht besteht, ist die Belastung der Barrierenwärterinnen nicht unerträglich; wenn dieselben aber auf stark befahrenen Strecken den Dienst wahrzunehmen und daneben auch noch die Hausgeschäfte zu besorgen haben, so mag gar oft und vielleicht regelmässig die Nachtruhe unter die 8 Stunden herabsinken, während im Diensteintheiler der Eisenbahn ganz richtig eine wirkliche Arbeitszeit im Bahndienst von weniger als 12 Stunden figurirt und die Präsenzzeit 16 Stunden nicht übersteigt.

Aus Russland.

Die Ingenieure der Verkehrsanstalten.

Bisher galt die Uniform der Ingenieure der Verkehrsanstalten, welche von denjenigen erworben wurde, die im „Institute der Wegeingenieure des Kaisers Alexander I." erzogen worden waren, als eine unbedingte Vorbedingung für die Verwendung in allen höheren Stellungen des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnbaues und der Administration. Es ging soweit, dass Ingenieure, welche auf irgend einer anderen technischen Hochschule des In- oder Auslandes ihre Bildung genossen hatten, gezwungen waren, mit dem Abgangszeugniss einer solchen Hochschule ausgestattet, um in Russland Verwendung finden zu können, zunächst das Institut der Wegeingenieure in Petersburg beziehen, dort einen 3jährigen Kursus durchmachen, ein volles Schlussexamen ablegen mussten und dann erst, mit der Uniform angethan, einen Anspruch hatten auf den Bahnen Russlands unbehindert verwandt werden zu können. Dieses ausschliessliche Vorrecht des Institutes ist nunmehr durch einen Allerhöchsten Befehl vom 28. Februar d. J. gebrochen, indem dem Minister der Verkehrsanstalten gestattet wird, auch solchen Ingenieuren, welche nicht im „Institut der Wegeingenieure des Kaisers Alexander I." erzogen worden sind, sondern ihre Ausbildung in anderen technischen Hochschulen erhalten haben, sofern sie im Ressort des Ministeriums dienen, das Recht zu ertheilen, sich Ingenieure des Ministeriums der Verkehrsanstalten nennen zu dürfen. Es bleibt also die äussere Form, der Inhalt wird aber voraussichtlich sich wesentlich zum besseren wenden, wenn auch nur aus dem Grunde, weil bisher die „Ingenieure des Institutes" keinerlei Konkurrenz auszustehen hatten, vielmehr sicher waren, ohne Rücksicht auf die Qualität ihrer Leistungen, nur mit Rücksicht auf ihre Uniform ein einträgliches Unterkommen zu finden. Das wird voraussichtlich nächstens etwas anders werden und zwar nicht zum Nachtheil des Verkehrswesens. Es darf daher diese Maassregel des neuen Ministers mit Befriedigung aufgenommen werden.

Am 5. März d. J. hat der neuernannte Minister der Verkehrsanstalten einen Befehl erlassen, von dem es wohl angenommen werden kann, dass derselbe in einem gewissen inneren Zusammenhange mit dem Allerhöchsten Befehl vom 25. Februar d. J. über die Verleihung des Titels eines „Ingenieurs der Verkehrsanstalten" auch an solche Ingenieure, welche nicht das „Institut der Wegeingenieure des Kaisers Alexander I." besucht haben, steht und in welchem es den Ingenieuren klar gemacht wird, was für sie aus diesen Vorrechten für Verpflichtungen entspringen. Der Befehl lautet in Deutscher Uebersetzung wie folgt:

„Durch das Gesetz und durch besondere Allerhöchste Befehle ist es dem Minister der Verkehrsanstalten anheimgegeben, im Falle eines Gesuchs von Privatgesellschaften und

Personen, welche wichtige Staatsbauten ausführen, den dem Ministerium der Verkehrsanstalten zugezählten Wegebauingenieuren zu gestatten, an der Erbauung von Eisenbahnen und anderen Bauten, die von diesen Gesellschaften und Personen unternommen worden, sich zu betheiligen und ebenso verschiedene Stellungen bei der Exploitation der Privateisenbahnen zu bekleiden. Den Ingenieuren, welchen eine derartige Erlaubniss bewilligt worden, wird die Zeit ihrer Beschäftigung bei Privatunternehmungen als aktiver Dienst angerechnet und für sie können Belohnungen für besondere Auszeichnung erbeten werden; ausserdem behalten sie die Berechtigung an der Emeritalkasse der Wegebauingenieure zu partizipiren.

Indem ich den Genuss der angeführten Berechtigung des Staatsdienstes als ein wesentliches Privilegium und eine besondere Ehre für diejenigen Ingenieure betrachte, denen die Erlaubniss zur Beschäftigung bei Privatunternehmungen gewährt worden, halte ich es für nothwendig, in dem mir anvertrauten Ministerium bekannt zu geben, dass ich bezüglich der Befriedigung der Gesuche der Privatgesellschaften mit besonderer Peinlichkeit verfahren und zur Beschäftigung bei denselben nur diejenigen Wegebauingenieure beurlauben werde, welche durch ihren vorhergegangenen Dienst sich das Recht auf besondere Berücksichtigung der Obrigkeit erworben haben.

Gleichzeitig kann ich nicht umhin, die Ueberzeugung zu äussern, dass das Bewusstsein der hohen Ehre, im Staatsdienste zu stehen, die zu Privatunternehmungen beurlaubten Ingenieure zu ständiger Sorgfalt für den Nutzen und das Interesse des Staates bewegen und sie veranlassen wird, durch Eifer und Hingebung im Dienste die ihnen erwiesene Berücksichtigung zu rechtfertigen und durch genaue und standhafte Ausführung der ihnen vom Ministerium der Verkehrsanstalten gewordenen Aufträge sich die Berechtigung erwerben werden, die ihnen zugeeignete Uniform auch ferner zu tragen."

Es kann bei diesem Befehle nicht unbeachtet bleiben, dass das Recht, die Uniform zu tragen und die damit verbundenen Vorzüge zu geniessen, davon abhängig gemacht wird, dass die Aufträge des Ministers genau und standhaft ausgeführt wurden, obgleich es sich im vorliegenden Falle um Ingenieure handelt, welche sich im Dienste von Privatgesellschaften befinden!

Eisenbahnbudget der Grossen Russischen Eisenbahn für 1892.

Das für das Betriebsjahr 1892 aufgestellte Budget besteht aus drei vollständig getrennten Theilen, deren erster die Nikolaibahn, der zweite die Linie Moskau-Nishegorod und der dritte die Linie St. Petersburg-Warschau umfasst. Die voranschlägigen Ziffern der drei Linien, denen wir die entsprechenden Ziffern für 1891 in Klammern daneben setzen, sind folgende:

Nikolaibahn: Reguläre Betriebseinnahme 20 513 680 (20 721 789) R., diverse Eingänge 433 585 (692 846) R., Eingänge finanzieller Operationen 160 059 (131 296) R., Einnahmen aus Taxen dienstlicher Transporte 256 951 (212 696) R., Gesammteinnahme 21 364 275 (21 758 627) R. Die Ausgabeposten sind folgende: Verwaltungsrath und Einnahmekontrole 690 625 (627 326) R., ärztliche und Materialienverwaltungs-Abtheilung 473 641 (446 754) R., Wegebauinspektion 2 459 800 (2 537 736) R., Telegraphen- und Telephonleitung 1 901 621 (1 851 765) R., Unterhalt des Betriebsmaterials 5 394 003 (5 523 803) R., Spezialausgaben 250 817 (214 682) R., Ausgaben für Taxen dienstlicher Transporte 230 951 (211 696) R. Die Gesammtausgabe stellt sich dem Budget nach auf 11 401 458 (11 492 762) R., der aus dem Betriebsergebniss resultirende Gewinn auf 9 962 817 (10 265 865) R.

Die Einnahmen der Moskau-Nishegorodlinie werden totaliter auf 10 445 761 (10 097 947) R. geschätzt, die Ausgaben stellen sich budgetmässig insgesammt auf 4 759 645 (4 649 409) R., der Gewinn auf 5 686 116 (5 465 210) R.

Für die Linien St. Petersburg-Warschau werden die Einnahmen insgesammt auf 12 430 183 (13 148 674) R. geschätzt, die Ausgaben auf 9 172 501 (9 330 895) R., der Gewinn auf 3 257 682 (3 619 979) R.

Es resultirt aus der Betriebsthätigkeit allein mithin ein Gesammtgewinn von 18 906 615 R. gegen 19 351 054 R. in 1891, also ein Minderergebniss von 444 439 R. Der Berechnung liegt ein dreijähriger Durchschnitt zu Grunde.

Kursk-Woroneshbahn: Baustand.

Im Laufe des nächsten Sommers soll bereits ein Theil der im Bau begriffenen Kursk-Woroneshbahn dem Betriebe übergeben werden und zwar auf der 57 Werst langen Strecke zwischen Kursk und Schtschigry. Das soll namentlich im Hinblick auf Erleichterung des Transports von Baumaterial geschehen. Die Strecken Kursk-Winnikowy und Winnikowy-Ochotschewka, im ganzen 231 Werst, sind im Rohbau schon vollendet. Die Strecke weist 13 Stationen auf.

Projekt Dshankoi-Feodosia.

In kompetenten Kreisen wird gegenwärtig das Projekt berathen, die Dshankoi-Feodosia-Eisenbahnlinie bis Kertsch weiterzuführen.

Uralsk-Pokrowskbahn.

Die Arbeiten an der Uralsk-Pokrowskbahn (Theilstrecke des gesammten Unternehmens der Rjäsan-Uralskbahn, welche speziell auf dem Asiatischen Ufer der Wolga belegen ist), werden so energisch betrieben, dass man hofft, im Herbst den Betrieb auf einer Strecke von 150 Werst von der Wolga ab zu eröffnen und zwar bis dorthin, wo die Zweigbahnen nach Nowousensk und Nikolajewsk auslaufen.

Aus Grossbritannien.

Ausstand der Kohlenarbeiter in der Grafschaft Durham.

Die Lohnfrage hat einen grossen Arbeiterausstand in dieser Grafschaft, die sonst von Streiks ziemlich verschont ist, hervorgerufen. Durch überwiegende Mehrheit hatten die Arbeiter am 12. März d. J. beschlossen, in den Streik einzutreten. Die Dauer des Ausstandes beträgt jetzt bereits 6 Wochen. Der Durham Bergarbeiterverein (Durham miners union), welcher die Dauer des Ausstandes durch 14tägige Abstimmung der betheiligten Arbeiter feststellt, hat bisher noch die Mehrheit für Fortsetzung des Ausstandes. Ueber die Ursachen des Ausstandes berichten die „Railway News" folgendes:

Die Grubenbesitzer in der Grafschaft Durham hatten sich dazu entschlossen, den Lohn der Bergleute um 10 % herunterzusetzen, denn die Löhne waren vom November 1889 um rund 32 % gestiegen, während der Preis der Kohle an der Zeche um wenigstens 3 „ die Tonne gefallen war, und wegen der verminderten Nachfrage noch weiter zu fallen drohte. Der Grubenbesitzerverein setzte es nicht durch, dass die Bergleute dem vorgeschlagenen Weg der Schlichtung des Streites durch ein Schiedsrichteramt zustimmten. Von den 55 000 Grubenarbeitern der Grafschaft stimmten 41 897 Mann dagegen, sich überhaupt auf Lohnabzüge einzulassen. Die Grubenbesitzer kamen daher in einer Versammlung in Newcastle, am 27. Februar, zu der Erkenntniss, dass der einzige Weg, einen wesentlichen Abzug an den Löhnen durchzusetzen, der wäre, den Arbeitern zu kündigen. Angesichts der weittragenden Folgen eines solchen Schrittes beschlossen die Besitzer, unter Zuziehung von Abgeordneten der Arbeiter, mit einem Abzug von 7,5 % sofort, oder von 5 % jetzt und ferneren 5 % am 5. Mai einverstanden zu sein. Dieser Vorschlag wurde aber abgelehnt. Somit war der Streik unvermeidlich.

Der Zufall wollte, dass hiervon unabhängig zur selben Zeit an den meisten übrigen Zechen ein 8tägiger Streik durchgesetzt wurde. Der Nationalbund der Bergleute (National Federation of Miners) hatte am 12. Februar d. J. in Manchester den Beschluss gefasst, die Arbeit in den Mittelländern, Cumberland, Yorkshire, Lancashire und Nordwales auf eine Woche einzustellen, um auf die Besitzer der Zechen —, ebenfalls in der Lohnfrage — einen Druck auszuüben; wenn die Förderung durch einen Ausstand künstlich verringert wurde, hoffte man die Löhne hoch zu halten. Diese Bewegung, mit der die in der Grafschaft Durham nichts zu thun hat, traten nur Südwales, der grössere Theil von Schottland und ein Theil von Staffordshire nicht bei, obwohl auch diese vom Nationalbund dazu aufgefordert worden waren. Der Zufall wollte es, dass mit dem Wochenausstand der Nationalbündler der Streik in Durham gleichzeitig ausbrach. Hierdurch wurden zur gleichen Zeit 390 000 Mann, davon 80 000 in Durham, ausständisch. Da nach den vorigjährigen Ermittelungen des Regierungsinspektors auf den Kohlenzechen im ganzen 648 453 Personen beschäftigt sind, bedeutet das einen Ausfall von rund zwei Drittel für die Zeit einer Woche.

Ausser in Durham wurde, wie verabredet, die Arbeit am 21. März überall wieder aufgenommen, da man den beabsichtigten Zweck, die Beschränkung der Förderung, angeblich erreicht hatte. Man kam indessen überein, künftig, und zwar vom 11. April ab, nur noch 5 Tage in der Woche zu arbeiten und den Montag ausfallen zu lassen. Durch den Ausstand der einen Woche wurden, da Grossbritannien rund 185 Millionen Tonnen Kohle — davon Durham 30 Millionen — fördert, 2,16 Millionen ausfällig; da der durchschnittliche Werth der Kohle an der Zeche rund 7,5 ℳ für die Tonne beträgt, macht dies über 16 Millionen Mark.

Unterdessen wird in Durham weiter gefeiert und Tausende von Arbeitern, die von den Zechen abhängen, sind mit zum Nichtsthun gezwungen. Namentlich werden die Clevelander Hochöfen getroffen, die im letzten Jahre 2,5 Millionen

Tonnen Roheisen ausbrachten. Von 83 Hochöfen sind nur noch 13 im Betrieb, und auch diese nur mit halber Beschickung. Die Giessereien, Blech- und Schienenwalzwerke haben den Betrieb ganz eingestellt. Die hierdurch brotlos gewordenen Arbeiter haben bei den Behörden um Arbeit gebeten und beantragt, man möge Flusskorrektionen, Strassenbauten und andere Arbeiten ausführen lassen. Unruhestörungen sind ebenfalls nicht ausgeblieben Der weitere Verlauf des Streiks ist abzuwarten. Die Hilfsmittel, die ausgezahlten Lohnrückstände, Unterstützungen von Seiten des Bundes in Höhe von 12,5 ℳ für jedes Mitglied, eine Unterstützung seitens der Bergleute von Northumberland im Betrage von 20 000 ℳ, der von Yorkshire in Höhe von 48 000 ℳ wöchentlich, und des Nationalbundes von 0,5 ℳ auf den Kopf sind nur ein Tropfen Wasser auf den heissen Stein, und so hat man denn auf einen Appell an das Vereinigte Königreich, der soeben ins Land geschickt wurde, die Hoffnung gesetzt.

Die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn

ist, wie in dieser Zeitung bereits mitgetheilt wurde, im laufenden Jahr wiederum mit der Vorlage für eine durchgehende Linienverbindung mit London vor das Parlament getreten, und zwar diesmal mit wesentlich günstigeren Aussichten. Widerstand von einiger Bedeutung fand sich nur in London selbst, hervorgerufen durch die Frage, wo der neue Endbahnhof angelegt werden solle. Die Prüfung der Einsprüche durch Zeugenvernehmungen seitens des hierfür ernannten Parlamentsausschusses hat ergeben, dass auch von dieser Seite wenig zu fürchten ist. Der Vorsitzende des Ausschusses erklärte am Schluss der Verhöre, dass der Ausschuss einstimmig der Ansicht sei, dass die Vorbedingungen der Vorlage dargethan seien, dass es nur noch der Erörterung über einige Punkte, wie die Unterbringung der Arbeiter, welche durch die beabsichtigten Bauten von ihren Wohnstellen vertrieben würden, ferner Streckenangelegenheiten u. a. bedürfe. Der Ausschuss hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass ein Unternehmen von so nationaler Bedeutung kleinlichen Sonderinteressen nicht geopfert werden dürfe. Widersprüche, wie sie im vorliegenden Fall erhoben wurden, sind eben bei jedem Bahnunternehmen, welches durch bebaute Stadttheile geführt wird, zu erwarten und müssen überwunden werden. Der Ingenieur der Linie, Liddell, hat im übrigen Bedacht darauf genommen, dass die Grundeigenthümer so wenig als möglich geschädigt werden.

Dieser Erfolg der Gesetzesvorlage ist nur dadurch möglich geworden, dass die Nordbahn und die Mittellandbahn ihre vorigjährigen Einsprüche zurückgezogen haben.

Die Trasse der Linie ist im einzelnen an mehreren Stellen verbessert worden, doch ist der nördliche Abschnitt im wesentlichen unverändert geblieben. Erhebliche Aenderungen sind aber im Gebiete der Hauptstadt zu verzeichnen. Im vergangenen Jahre war der Endbahnhof beim Lords Cricket-Grund, südlich vom Regentskanal, zwischen Park Road im Osten und Grove Road und Lisson Road im Westen. Die Gesellschaft gedachte ihre Linie etwa 400 m weiter durch die Blandford und Harewood Squares nach dem Marylebone Road zu führen, aber diese Idee hat sie während der Tagung des Parlaments aufgegeben.

In der gegenwärtigen Vorlage soll von der Metropolitanbahn bei Finchley Road eine Zweiglinie durch die Broadhurst Gärten, Fairfax Road, Loudoun Road — wo sie die Hauptlinie der Nordwestbahn kreuzt —, Wellington Road, neben Lords Cricket-Grund, in einem Tunnel unter dem St. Johns Wood Road hindurch und dann wieder im offenen Einschnitt nach Edgeware Road, an dem ein neuer Personenbahnhof errichtet wird, angelegt werden. Auch soll ein neues Hotel mit 18 m breiten beiderseitigen Strassen erbaut werden, welches die Station von Edgeware Road trennt. Auf dem Gelände der Blandford und Harewood Squares wird eine Güterstation errichtet. Die „Railway News“ heben hervor, dass der diesjährige Entwurf besser durchgearbeitet ist, als der vorigjährige.

Um nochmals kurz auf die Linie im allgemeinen zurückzukommen, ist anzuführen, dass ihre ganze Länge 180 km betragen wird. Sie beginnt zu Annesley mit einem Bahnanschluss an die von Sheffield kommende Linie der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn, geht dann über Nottingham, Leicester, Loughborough, Lutterworth, Rugby und Daventry nach Quainton Road. Hier schliesst sie an die Aylesbury und Buckinghamlinie der Metropolitanbahn, ist auf dieser bis Finchley Road geführt, zweigt dort ab, um endlich in der Personenstation am Edgeware Road zu endigen. Die Gesammtkosten des Unternehmens sind nach den „Railway News“ zu 131,75 Millionen Mark veranschlagt, wovon auf den Bau der neuen Linien, den Grunderwerb und die Stationsanlagen 130 Millionen, den weiteren Ausbau bestehender Bahnen 1,25 Million und auf Wegeanlagen 0,50 Million entfallen. Der Abschnitt in London wird durchschnittlich 6,7 Millionen das Kilometer kosten, während der übrige rund 173 km lange Abschnitt 4,7 Millionen das Kilometer kosten wird.

Ob nun das Oberhaus der Vorlage ebenso gewogen sein wird, wie das Unterhaus, bleibt abzuwarten. Da aber der Widerspruch der Interessenten gering ist, auch die Besitzer der Kohlenzechen und die grossen Fabrikanten von Sheffield, Nottingham und anderen Städten an dem Zustandekommen der Bahn ein lebhaftes Interesse haben, ist wohl kaum ein gegentheiliger Beschluss zu erwarten.

Der Anwendung des Telephons im Eisenbahndienst

wird in England erhöhte Beachtung geschenkt Mehrere Eisenbahngesellschaften haben telephonische Verbindungen zwischen den Signalbuden hergestellt. Die Einrichtung hat den Vortheil, dass der Telephondraht gleichzeitig auch für die Blocksignalapparate verwendet werden kann, ohne dass die eine Art der Verständigung durch die andere eine Beeinträchtigung erleidet.

Ueber die neue Englische Güterklassifikation

äusserte sich der Präsident des Handelsamts, Sir Michael Hicks-Beach, beim letzten Bankett der Bristoler Handelskammer (Bristol Incorporated Chamber of Commerce and Shipping) dahin, dass, nachdem die Klassifikation bei der letzten Tagung des Parlaments für die 9 grossen, in London einmündenden Bahnen endgültig festgesetzt worden sei, sie in der gegenwärtigen Tagung voraussichtlich für ganz Grossbritannien zum Abschluss gebracht werden würde. Er bemerkte sodann, dass es kaum der Erwähnung bedürfe, dass es für die Verfrachter von grosser Bedeutung sei, wenn für die Hunderte bestehender Parlamentsakte und die Tausende verschiedener Tarife einige wenige an die Stelle gesetzt würden. Es werde eine gesetzliche, zuvor nie versuchte Klassifikation geschaffen, die das Handelsamt in einem kleinen Bändchen zusammenfassen könne. Sie sei das Ergebniss einer recht mühevollen Arbeit, die aber auch insofern noch gute Früchte bringe, als mehrfache Frachtermässigungen, zum Theil von erheblichem Umfange, durchgeführt worden seien.

Aus Spanien und Portugal.

Betriebseröffnungen.

Im Laufe des Jahres 1891 sind folgende Linien in der Gesammtlänge von 233 km dem Betriebe übergeben worden:

am 1. April von der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich die Strecke Marsa-Falset-Mora (20 km);

am 18. Juni von der Andalusischen Eisenbahngesellschaft die Strecke Puente-Genil-Cabra (33 km);

am 6. September von der Algeciras-Eisenbahngesellschaft die Strecke Bobadilla-Ronda (71 km);

am 13. November von der Gesellschaft für wirthschaftliche Bahnen in Asturien die Linie Oviedo-Infiesto (47 km); endlich

am 5. Dezember von der Eisenbahngesellschaft Madrid-Villa del Prado die Linie Madrid-Navalcarnero-Villa del Prado (62 km).

Am 3. März 1892 ist die Linie Santander-Solares dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Gesetzentwurf, betreffend Aufhebung der Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterial und betreffend Aenderung der Eisenbahntarife.

Die Regierung hat am 26. März d. J. folgenden Gesetzentwurf den Reichsständen (Cortes) vorgelegt:

Art. 1. Aufgehoben werden die Zolltarife Nr. 1 und 2, die von den Zöllen für diejenigen Eisenbahnmaterialien handeln, welche seitens der in Art. 34 des Finanzgesetzes für 1877/78, sowie Art. 19 des Finanzgesetzes für 1876/77 verzeichneten Eisenbahngesellschaften eingeführt werden; zugleich werden die Art. 1 und 2 des Gesetzes vom 6. Juli 1888 aufgehoben. Vom Tage der Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes ab treten an Stelle der Zollsätze, die der allgemeine Tarif vom 31. Dezember 1891 für die in den obengenannten Ausnahmetarifen 1 und 2 aufgeführten Gegenstände enthält, die in der beigefügten Uebersicht enthaltenen Sätze. (Die neuen Sätze betreffen Oberbaumaterial, Drehscheiben, Räder, Radreifen, Federn usw., Wagen aller Art.)

Art. 2. Die Regierung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den Eisenbahngesellschaften die gegenwärtigen Tarife für einheimische Kohle und für Dünger bei Zurücklegung grosser Strecken, sowie die Tarife für die Beförderung gewerblicher und landwirthschaftlicher Arbeiter in den betheiligten Gegenden in dem Maasse herabzusetzen, dass die Interessen der Eisenbahnen und der Bevölkerung im Einklang bleiben.

Art. 3. Die Gesellschaften, welche sich zu der im Art. 2 vorgesehenen Tarifermässigung verstehen, können die Personen- und Eilguttarife bis zu 12 % über die in den Konzessionsgesetzen der einzelnen Linien festgesetzte Höchstgrenze er-

höhen. Ausgenommen von solcher Erhöhung sind indessen: Vieh jeder Art, frisches Obst, frisches Gemüse, Milch, frischer und gesalzener Käse, frisches Fleisch, Wildpret, lebendes und todtes Geflügel, Eier, frische Fische, Austern, Seemuscheln, frische Anchovis und Sardinen, sowie Schnecken.

Die Begründung dieses Gesetzentwurfes, der voraussichtlich am 1. Juli d. J. vollzugsreif sein dürfte, weist darauf hin, dass die Einfuhr fremder Kohle 42 % des gesammten Spanischen Verbrauchs ausmacht und 1 520 000 t beträgt, die einschliesslich der Fracht einen Werth von mehr als 40 Millionen Pesetas darstellen. Da aber Spanien selbst einen sehr bedeutenden Kohlenreichthum habe, so müsse man die heimische Erzeugung zu vermehren suchen. Ebenso kann das Eisenhüttengewerbe eine Aenderung des gegenwärtigen Zolltarifs für Eisenbahnmaterial um so mehr verlangen, als die bezügliche Einfuhr aus dem Auslande hinreichend sein wird, um 10 000 Arbeitern Beschäftigung zu geben und 400 000 t Kohle zu verbrauchen. Um diese grossen Gewerbezweige zu schützen, ist es zunächst nothwendig, die Zollvergünstigungen der Eisenbahngesellschaften abzuschaffen und den Beförderungspreis für Kohle zu ermässigen. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo die Erhöhung der Einfuhrzölle und der Abbruch der Handelsbeziehungen mit Frankreich eine Verkehrsverminderung im Gefolge haben dürfte, ist es indessen billig, dem Eisenbahngewerbe, das in 39 Jahren seines Bestehens den allgemeinen Verkehr um 344 % gehoben hat, einen Ausgleich durch Erhöhung gewisser Tarife zu verschaffen, da es ungerecht sein würde, den einen Gewerbezweig auf Kosten eines anderen zu begünstigen.

Kohlenbahn La Robla-Valmaseda.

Nach einem der Hauptversammlung der Kohlenbahngesellschaft La Robla-Valmaseda (vergl. Nr. 17 S. 186 d. Ztg.) erstatteten Berichte haben sich die Baukosten bisher innerhalb der Grenzen des Anschlags gehalten. Im Laufe des Sommers 1892 hofft man die beiden Endstrecken dem Betriebe übergeben zu können, doch hat ein solcher Theilbetrieb nur ein geringes Interesse, da die Linie erst nach ihrer Vollendung ihrem Zweck entsprechen und einen lohnenden Verkehr erhalten kann. Dieser Zweck der 270 km langen Bahn besteht darin, die Hüttenwerke von Bilbao mit Asturischen Kohlen aus den im Verkehrsgebiet der Bahn gelegenen Kohlenbecken zu versorgen. Mehrere Kohlenbergwerke in Asturien sind nun von Hüttenwerken in Bilbao mit der Absicht angekauft worden, die Kohlen auf dem Seewege herbeizuschaffen; um sich derartige Sendungen nicht entgehen zu lassen, hat sich die Gesellschaft schon jetzt mit der Festsetzung der Tarife für den Zeitpunkt der Vollendung der Bahn beschäftigt. Diese Tarife betragen für Aufgeber, welche der Eisenbahngesellschaft gegenüber die Verpflichtung übernehmen, ihre Sendungen in vollen Zügen bis Zorroza mit eigenen Betriebsmitteln oder mit denen der Gesellschaft ausführen zu lassen: bei Auflieferung von wenigstens 50 000 t 7,50 Pes. für die Tonne und die ganze Strecke, bei 100 000 t 7 Pes., bei 150 000 t 6,50 Pes., bei 200 000 t 6 Pes., bei 300 000 t 5,50 Pes. und bei mehr als 300 000 t 5 Pes. für die Tonne.

Direkte Bahn Madrid-Santander.

Im Jahre 1890 ermächtigte die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten die Herren Luciano Maria Bremon und Salvador Zulueta zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine etwa 600 km lange Bahn von Madrid über Aranda de Duero und Burgos nach einem der Häfen Bilbao, Santona oder Santander. Die Unternehmer entwarfen einen Plan für eine wirthschaftliche, d. h. Schmalspur-Eisenbahn Madrid-Santander, klopften aber vergeblich an die Thüren der Bankhäuser; neuerdings haben sie sich mit der „Compagnie Française des Voies ferrées économiques", die sich dem Unternehmen nicht abgeneigt zeigt, in Verbindung gesetzt. Die Gruppe der Französischen Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen versucht übrigens nicht zum ersten Mal in Spanien einzudringen, sondern bemühte sich bereits vor einiger Zeit, in Madrid eine „Spanische Gesellschaft für wirthschaftliche Eisenbahnen" mit einem Grundkapital von 5 Millionen Francs zu bilden. Man hatte damals schon Vereinbarungen mit Konzessionsinhabern getroffen, indessen zerschlug sich die Sache aus nicht bekannt gewordenen Gründen.

Central-Pyrenäenbahn.

Die Gazeta hat anfangs März d. J. einen Königlichen Erlass veröffentlicht, durch den der Entwurf der Central-Pyrenäenbahn genehmigt wird. Nach diesem Entwurf steigt die Bahn im Noguera-Pallaresathal bis fast zu dessen Ursprung an, durchbricht dann in nordöstlicher Richtung den Gebirgsstock und steigt auf Französischem Gebiete im Thale des Salat, eines Nebenflusses der Garonne, abwärts; es liegt demnach die südliche Tunnelmündung auf Spanischem, die nördliche auf Französischem Gebiete. (Die Militärverwaltung hatte den Wunsch, dass die Bahn das Noguera-Pallaresathal einige Kilometer vorher verlassen, den Gebirgsstock in nordwestlicher Richtung durchbrechen und im Val d'Aran — dem Thale der oberen Garonne — die Französische Grenze erreichen sollte; es hätten demnach beide Tunnelmündungen auf Spanischem Gebiet gelegen.) Die Bauarbeiten an der Bahn dürfen nicht eher in Verdingung gegeben werden, bevor nicht die für die Landesvertheidigungsbauten gemachten Vorarbeiten genehmigt sind. Auch nach dieser Genehmigung darf der Konzessionsinhaber auf der dritten und vierten Theilstrecke der Bahn (nahe der Französischen Grenze) keine Arbeit ausführen, bevor nicht die geplanten Vertheidigungswerke fertiggestellt sind.

Der ganze Vorgang macht stark den Eindruck, als ob es der Spanischen Regierung nur darum zu thun wäre, die Katalonische Bevölkerung, die im Verein mit Aragonien und Valencia grosse Absonderungsgelüste zeigt, zu beruhigen, während sie es durch die Bestimmung über die Vertheidigungswerke noch immer in der Hand hat, das Unternehmen zu verzögern oder ganz zu verhindern.

Strassenbahn Barcelona-Sans.

Die Strassenbahn-Aktiengesellschaft Barcelona-Sans erzielte im Jahre 1891 einen Reinertrag von 85 099 Pes. gegen nur 42 053 Pes. im Vorjahre. Dieses Ergebniss ist um so bemerkenswerther, als die beiden Orte auch durch die Hauptbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich verbunden sind. Das Grundkapital der Strassenbahngesellschaft beträgt 900 000 Pes.; ihre Rücklagen beliefen sich Ende 1891 auf 55 829 Pes.

Aus Asien

Türkei.

Die Ottomanisch-Anatolische Eisenbahngesellschaft in Konstantinopel hat am 14. April d. J. von dem Bankhause Cassel & Cie. in Brüssel, rue du Marais Nr. 56 a, einen Gesammtbetrag von 5 000 000 Frcs. 5 % Schuldverschreibungen in Stücken von 500 Frcs. = 20 £ = 408 ℳ und von 2 500 Frcs. = 100 £ = 2 040 ℳ zum Kurse von 85¼ % zur Zeichnung auflegen lassen. Aus den der Zeichnungseinladung beigegebenen Erläuterungen, die im allgemeinen den in Nr. 9 S. 92 Jahrg. 1890 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen entsprechen, geben wir folgendes über den jetzigen Stand des Unternehmens wieder: Für die Jahre 1889 und 1890 hat die Gesellschaft je einen Jahresgewinn von 5 % nach Verhältniss der geleisteten Einzahlungen sowie der verflossenen Zeit vertheilt; für 1891 wird voraussichtlich ein Gewinn von 4½ % zur Austheilung gelangen. Abgesehen von der am 7. Januar 1892 übernommenen Linie Haïdar-Pascha-Ismid (92 km) hat die Gesellschaft bisher die Strecke Ismid-Inöngü (191 km) eröffnet, so dass sich jetzt 283 km im Betriebe befinden. Von den Neubaulinien beabsichtigt die Gesellschaft am 1. Mai d. J. die Strecke Inöngü-Apuköi (73 km), am 15. Juni d. J. die Strecke Apuköi-Sariköi (53 km), am 15. August d. J. die Strecke Sariköi-Beylik-Köpru (62 km) und am 15. Oktober d. J. die Reststrecke Beylik-Köpru-Angora (107 km) dem Betriebe zu übergeben. Jenseits Eskischehr sind die Bauarbeiten so weit vorgeschritten, dass nur die Beschotterung und die Geleislegung auszuführen bleiben. Der Ertrag der Zehnten, der sich bei der Wertherhöhung des im Verkehrsgebiete der Bahn gewonnenen Getreides voraussichtlich noch steigern wird, belief sich im Jahre 1891 auf 188 144 Türkische Pfund, oder etwa 4 327 000 Frcs., während die Verzinsung und Tilgung aller Schuldverschreibungen nur 4 080 000 Frcs. erfordern. Die Betriebsergebnisse zeigten 1889 bei einer mittleren Betriebslänge von 92 km eine kilometrische Einnahme von 8 455 Frcs. und eine kilometrische Ausgabe von 5 389 Frcs., im Jahre 1890 bei einer mittleren Betriebslänge von 116,14 km eine Einnahme von 9 654 Frcs. und eine Ausgabe von 4 868 Frcs., und im Jahre 1891 bei einer mittleren Betriebslänge von 217,271 km eine Einnahme von 10 096 Frcs. und eine Ausgabe von 4 632 Frcs. Nimmt man die kilometrische Einnahme und die kilometrische Ausgabe des Jahres 1891 als Grundlage an, so würde die ganze Bahn nach ihrer Vollendung bei einer Länge von 578 km eine Gesammteinnahme von 5 835 400 Frcs., eine Gesammtausgabe 2 677 300 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 3 158 100 Francs ergeben. Da die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen nur 4 080 000 Frcs. erfordert, so würden nur 921 900 Frcs. von dem als Pfand bestellten Ertrage der Zehnten, also noch nicht deren vierter Theil, zu entnehmen sein. Man sieht übrigens, dass sich die kilometrische Einnahme nach Maassgabe des Vordringens der Bahn vermehrt hat, während sich die kilometrischen Betriebskosten vermindert haben. Diese Einnahmevermehrung erklärt sich aus der Natur des Landes, das zum grössten Theil von einer ackerbautreibenden Bevölkerung bewohnt ist; diese baut, nachdem ein neuer Abzugskanal nach der Hauptstadt eröffnet ist, immer ausgedehntere Strecken des sehr fruchtbaren Landes, die bisher brach lagen,

an. Diese Entwickelung der Ausfuhr wird zugleich die Vermehrung der Einfuhr im Gefolge haben.

Die Ottomanische Eisenbahngesellschaft (Smyrna-Aïdin) erzielte im 2. Halbjahr 1891 eine Betriebseinnahme von 223 171 Türkische Pfund (gegen 156 601 T. Pfd. im gleichen Zeitraum 1890); es ist dies die höchste Betriebseinnahme, die seit dem Bestehen der Bahn erzielt wurde. Die Betriebsausgaben erforderten 96 761 (69 878) T. Pfd. oder 42,24 (43,03) % der Einnahmen, so dass ein Ueberschuss von 126 410 (86 723) T. Pfd. verblieb. Nach Bestreitung der Lasten verfügte die Gesellschaft noch über einen Reinertrag von 56 812 £, von dem je 1 £ Gewinn an die Antheilscheine vertheilt wird und 12 215 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden; ein solch hoher Gewinn hat bisher noch in keinem Halbjahr vertheilt werden können. Die Betriebsergebnisse würden noch viel glänzender gewesen sein, wenn nicht die ungünstige Witterung dem Verkehr bedeutend geschadet hätte; infolge dessen lagern im Innern noch grosse Mengen Waaren, welche die Bahn nach Wiederkehr der guten Jahreszeit nach der Küste zu befördern haben wird. In der Berichtszeit sind auf der Strecke von Smyrna bis Dinaïr und Chivril (242 Meilen) an Stelle der bisherigen gemischten Züge besondere Personen- und Güterzüge eingerichtet worden. Die 6 Meilen lange Zweigbahn nach Denislii dient bisher nur dem Güterverkehr, da die Regierung den Personen-, Militär- und Postverkehr noch nicht gestattet hat.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 12. April d. J. unter Vorsitz des Geh. Ober-Regierungsraths Streckert wurde auf einen beim Vorstande eingegangenen schriftlichen Antrag beschlossen, die Frist für die Einreichung der zum 50jährigen Stiftungsfest des Vereins ausgeschriebenen Preisaufgabe: „Darstellung einer Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens“ vom 1. Mai bis zum 15. Juni d. J. zu verlängern. Herr Professor Martens sprach über die mikroskopische Untersuchung von Metallen unter Vorführung an Apparaten und Projektionsbildern von Mikrophotographien. Der Vortragende gab eine Uebersicht über die Einrichtungen und Maassnahmen, die zur Ausführung der mikroskopischen Untersuchungen von Metallen nothwendig sind. Die mikroskopische Untersuchung kann sowohl an Bruchflächen der Metalle als auch an zum Zweck besonders hergerichteten Schliffflächen vorgenommen werden. Die letztere Art der Beobachtung wird stets die Regel bilden, weil in den Bruchflächen immer nur die Erscheinungen in den Trennungsflächen der Gefügetheilchen sichtbar werden und man einen tieferen Einblick in das Wesen der Metalle deswegen wohl niemals erreichen wird. Um das Gefüge deutlich zu veranschaulichen, werden die Flächen vorsichtig und langsam geätzt bezw. gefärbt. Der Vortragende beschrieb ausführlich das Verfahren, um geeignete Schliffflächen zu gewinnen, sowie die Methode des Aetzens und gab mittelst eines sinnreichen Apparates gelungene Projektionsbilder von aufgenommenen Mikrophotographien. An der Besprechung über diesen Gegenstand betheiligten sich die Herren Geh. Bergrath Dr. Wedding und Professor Martens.

Hierauf gab Herr Hauptmann von Tschudi eine Mittheilung über nahtlose Stahlbehälter, insbesondere über Kohlensäureflaschen, für welche in Deutschland bereits ein sehr grosser Bedarf besteht. Herr von Tschudi führte ausgezeichnet bearbeitete Behälter vor, die aus einer Stahlplatte durch successives Pressen mit Stempeln, die immer schmäler und schmäler in der Fläche werden, hergestellt sind, eine durchaus gleichmässige und dabei mässige Wandstärke zeigen. Die Behälter, welche in England angefertigt worden sind, haben verhältnissmässig ein geringes Gewicht, gewähren also den namentlich für militärische Zwecke grossen Vortheil der Gewichtsersparniss. Behälter von 8 mm Wandstärke können bis 400 Atmosphären beansprucht werden. Im Anschluss an diese Mittheilung spricht Herr Kommerzienrath Kaselowsky die Ansicht aus, dass derartige Behälter gleich gut auch in Deutschland hergestellt werden könnten und verweist auf die ähnliche Anforderungen stellende Torpedofabrikation, sowie auf die neuerdings mit den nach dem Mannesmann-Verfahren hergestellten Röhren gemachten günstigen Erfahrungen.

In üblicher Abstimmung wurden als ordentliche einheimische Mitglieder aufgenommen die Herren Hauptmann Mandel und Eisenbahn-Bauinspektor G. Wegener.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Haftpflicht. Entschädigung eines Eisenbahn-Hilfsbeamten.** Dem Kläger, Wagenwärter-Gehilfe, war beim Betrieb der Eisenbahn die linke Hand gequetscht worden. Unter Annahme, dass er noch mit 70 % erwerbsfähig sei, wurde derselbe pensionirt und der Bayerische Eisenbahnfiskus verurtheilt, ihm den Unterschied gegen sein bisheriges Einkommen bis zum 70. Lebensjahre zu zahlen. Die Revision wurde zurückgewiesen und angenommen, dass Kläger bei der Konkurrenz gesunder Arbeiter überhaupt keine Arbeit finde; er könne weder seinen früheren Beruf als Kaminkehrer ausüben, noch in seinem Beruf als Eisenbahntagelöhner Beschäftigung und Verdienst finden, auch sei ihm ein regelmässiger Erwerb als ein solcher Tagelöhner verschlossen. Dem Kläger kann aber nicht zugemuthet werden, mit Verlassung seines Wohnsitzes im Lande umherzuziehen und Arbeit zu suchen, wobei er höchstens erreichen könne, dass ihm ein Wohlthäter vorübergehend Arbeit und Lohn gebe, welche mehr den Charakter eines Almosens an sich tragen. (Entscheid. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Oktober 1890; Bolze, Praxis Bd. X S. 149.)

v. O. **Regelung des Fuhrwerksbetriebes im Bahnhofe einer Lokalbahn.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Magistrat A. hat unterm 18. August 1889 auf Grund der §§ 37, 76, 147 Nr. 1 und 148 Nr. 8 der R.-Gewerbeordnung und Art. 152 des P. Strf.-Ges.-B.'s ortspolizeiliche Vorschriften, betr. den Betrieb des öffentlichen Fuhrwerks, erlassen und im § 1 dieser Vorschriften ist bestimmt, dass das Aufstellen und Anbieten von Fuhrwerken auf öffentlichen Plätzen und Strassen des Marktes A., dann am Bahnhofe, überhaupt innerhalb des Gemeindebezirks zum Zwecke der Benutzung seitens des Publikums der Genehmigung der Ortspolizeibehörde zu unterliegen hat, während nach § 17 Zuwiderhandlungen gegen jenen § 1 nach § 147 Nr. 1 der R.-Gew.-Ordn. zu bestrafen sind. Zum Erlass dieser Vorschriften war der Magistrat A. zweifellos befugt. (Art. 10 P. Strf.-G.-B.; § 55 Bahnpoliz.-Rglmt. v. 4. Juni 1875; § 37 R.-Gew.-Ordn.) Wollen demgemäss Fuhrwerksbesitzer im Gemeindebezirk A., gleichviel ob am Bahnhofe daselbst, dessen Areal vollständig in diesem Bezirke liegt, oder sonstwo im Gemeindebezirke ihre Wagen aufstellen und dem Publikum öffentlich zum allgemeinen Gebrauche und Benutzung anbieten und zur Verfügung stellen, so haben sie die Genehmigung der Ortspolizeibehörde einzuholen und sind, wenn sie solches unterlassen, und ohne diese Genehmigung sich mit Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs in der angegebenen Weise befassen, nach § 147 Nr. 1 der R.-Gew.-Ordn. strafbar. — Etwas ganz anderes betrifft § 55 des erwähnten Reglements; hierin sind Bestimmungen über Auffahrt und Aufstellung an bestimmten Plätzen des Bahnhofes und über Aufrechterhaltung und Ueberwachung der Ordnung daselbst getroffen, sohin lediglich bahnpolizeiliche Maassregeln gegeben, welche mit der Frage, ob und unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen den Fuhrwerksbesitzern Beginn und Ausübung ihrer gewerblichen Thätigkeit zu gestatten ist, nichts zu thun haben. Mit dieser Frage befasst sich das Bahnpolizei-Reglement überhaupt nicht und kann sich schon begriffsmässig hiermit nicht befassen; nirgends ist in dem Reglement die Rede von einer Befugniss der Bahnpolizeibehörden, die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs im Sinne des § 37 der R.-Gew.-Ordn. zu regeln; diese Befugniss steht vielmehr nach klarer Bestimmung der R.-Gew.-Ordn. ausschliesslich den Ortspolizeibehörden zu und es kann sonach von einem Widerspruch zwischen den Vorschriften des Reglements und jenen, die der Magistrat A. erlassen hat, um so weniger gesprochen werden, als beide nach Zweck und Bedeutung mit voller Gleichberechtigung neben einander zu bestehen vermögen und überdies der Magistrat A. die bahnpolizeilichen Vorschriften selbst nicht beanstandet hat, indem § 12 ausdrücklich besagt, dass den diesbezüglichen Anordnungen des Bahnpersonals unverweigerlich Folge zu leisten ist. Es kann sonach über die Rechtsgültigkeit der vom Magistrat A. erlassenen ortspolizeilichen Vorschriften ein Zweifel nicht bestehen. — Was die von der Vertheidigung angeregte Frage der Oeffentlichkeit des Aufstellungsplatzes für Fuhrwerke betrifft, so mag zugegeben werden, dass dieser Platz Eigenthum der Lokalbahn-Aktiengesellschaft ist. Allein andererseits ist auch zweifellos, dass der Platz nicht abgeschlossen, sondern vollkommen frei, für Jedermann zugänglich ist und dem allgemeinen Verkehre und der allgemeinen Benutzung zu dienen hat. Dies hat die Lokalbahn-Aktiengesellschaft selbst am deutlichsten zu erkennen gegeben, indem sie den Platz für die Aufstellung der Fuhrwerke, welche dem Publikum allgemein zur beliebigen Benutzung und Verfügung dienen sollen, bestimmte. Es mag dahingestellt bleiben, ob und inwieweit die Gesellschaft als Eigenthümerin dieses Platzes befugt ist, denselben einzuzäunen und abzusperren und so dem Verkehre zu entziehen, allein solange der fragliche Platz die erwähnten Eigenschaften besitzt, ist er zweifellos als ein öffentlicher im Sinne der R.-Gewerbeordnung anzusehen. Uebrigens kommt es im gegebenen Falle weder auf den speziell in Frage stehenden Platz, noch auf dessen Oeffentlichkeit überhaupt etwas an ...“ (Erk. des Landgerichts München II v. 6. November 1890; Blätter f. administr. Praxis usw. Bd. 41 1891 S. 248 ff.)

Verschiedenes.

Die Deutsche Ingenieurausstellung auf der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893.

Aus einer Denkschrift, welche der Ausschuss für die Deutsche Ingenieurausstellung veröffentlicht, entnehmen wir folgendes:

Einer Anregung aus Ingenieurkreisen Folge gebend, hatte der Reichskommissar für die Weltausstellung in Chicago am 24. Februar d. J. eine Versammlung von Bau- und Maschineningenieuren und Architekten aus allen Theilen Deutschlands zusammenberufen, um darüber zu berathen, ob eine Ausstellung des Deutschen Ingenieurwesens und der Architektur in Chicago zweckmässig und durchführbar sei. Die Versammlung hat diese Frage einstimmig bejaht, es jedoch für erforderlich erachtet, die Architekturausstellung getrennt von der Ingenieurausstellung zu halten. Für die letztere wurde ein Ausschuss gewählt, dessen Vorstand die Herren A. Herzberg, Civilingenieur in Berlin, als Vorsitzender; Goering, Professor an der technischen Hochschule Berlin, als stellvertretender Vorsitzender und Th. Peters, Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure in Berlin, als Schriftführer bilden.

Die Gesichtspunkte, unter welchen die Leistungen der Deutschen Ingenieurkunst in Chicago kollektiv zur Darstellung gelangen sollen, sind kurz die folgenden:

Die Ingenieurausstellung soll in erster Linie der Deutschen Industrie Aufträge zuführen, zugleich aber auch den Zweck verfolgen, den Ausstellern und dem Deutschen Reich Ehre und Anerkennung zu verschaffen.

Die Weltausstellung in Chicago ist nicht als eine Gelegenheit zum Wettbewerb um den Nordamerikanischen Markt anzusehen, denn dieses Land hat ja selbst eine hochentwickelte Technik. Es handelt sich vielmehr darum, Central- und Südamerika, Australien, Südafrika und insbesondere Ostasien für Geschäftsverbindungen heranzuziehen. Die wirthschaftliche Bedeutung der Ingenieurausstellung diesen Ländern gegenüber kann für Deutschland gar nicht hoch genug gewürdigt werden.

Die Ingenieurausstellung kann naturgemäss nur Zeichnungen, Beschreibungen, statistische Angaben, Druckwerke und Modelle bieten; Fabrikate gehören in die anderen Abtheilungen der Deutschen Ausstellung. Sie soll alle Gebiete des Bau- und Maschinen-Ingenieurwesens umfassen, insbesondere: Transportmittel, Eisenbahn- und Strassenbau, Kanäle, Fluss- und Seewasserbauten, Brücken, Eisenkonstruktionen aller Art, Bergbau, Hüttenwesen, Anlagen für Wasserversorgung, Kanalisation, Entwässerung, Gas- und Kraftversorgung, elektrische Beleuchtung, Centralheizung und Lüftung, Bauten der Industrie jeder Art, Speicher-, Werft- und Hafenanlagen, Schlacht- und Viehhöfe, Markthallen, Krankenhäuser, Schiffbau u. a. m.

In erster Linie muss der Besitzer der auszustellenden Pläne oder Modelle als Aussteller gelten. Es ist jedoch, um den oben ausgesprochenen Zweck der Ausstellung voll zu erreichen, erforderlich, dass auch der geistige Urheber des Werkes, der Konstrukteur und Bauleiter und, so weit angängig, seine Mitarbeiter und Unternehmer mit genauer Angabe ihrer Adressen in hervorragender Weise an dem auszustellenden Objekt und im Katalog namhaft gemacht werden.

Eine solche Ausstellung des Ingenieurwesens, mit ihrem verhältnissmässig trockenen Material kann nur dann hervorragend wirken, wenn alles, was ausgestellt wird, ausgesucht gut und insbesondere schön und würdig hergerichtet ist; alle Zeichnungen und Modelle müssen für das Auge wohlgefällig, die zugehörigen Beschreibungen und Angaben in angemessener Form ausgeführt sein. Die wichtigsten Mittheilungen über Zweck und Umfang der Anlagen müssen auf den Zeichnungen selbst zusammengestellt sein.

Der beabsichtigte Erfolg kann nur erreicht werden, wenn die Ausstellung nicht nur ein möglichst vollständiges Bild des Deutschen Ingenieurwesens gibt, sondern wenn vor allem von vornherein dafür gesorgt wird, dass das Auszustellende den vorgenannten Ansprüchen genügt, und dass nicht zu viel gleiche oder gleichartige Gegenstände den Gesammteindruck ungünstig beeinflussen. Hieraus erwächst für den Ausschuss die Pflicht und das Recht, eine Auswahl unter den Anmeldungen zu treffen, d. h. Ungeeignetes zurückzuweisen. Es werden deshalb nicht nur umfassende Erörterungen über die Art des Ausstellungsgegenstandes vom Ausschuss mit dem Aussteller gepflogen werden müssen, sondern es sind auch sachverständige Kommissionen zu ernennen, welche an verschiedenen Sammelstellen Deutschlands die anzuliefernden Gegenstände auf ihre Ausstellungswürdigkeit im Sinne dieser Denkschrift prüfen. Diese Prüfungskommissionen, deren Wahl rechtzeitig unter der zu erwartenden Mithilfe technischer Vereine in die Wege geleitet werden soll, müssen das Recht haben, für die Ausstellung nicht geeignete Objekte abzulehnen.

Demgemäss sind alle Anmeldungen zur Deutschen Ingenieurausstellung an den Ausschuss zu senden. Natürlich muss die endgültige Annahme der Anmeldungen in letzter Linie dem Reichskommissar überlassen bleiben, weil dieser allein den für Deutschland und für jede Abtheilung zur Verfügung stehenden Raum den Ausstellern zuzutheilen hat.

Der Ausschuss erachtet es für richtig, die Deutsche Ingenieurausstellung nicht einer in der Chicagoer Ausstellung beabsichtigten internationalen Ausstellung des Ingenieurwesens anzugliedern, sondern sie als einen hervorragenden Theil der Deutschen Ausstellung auszubilden.

Die Anmeldungen zur Deutschen Ingenieurausstellung müssen bis zum 1. Mai d. J. an den Ausschuss gelangen, die Gegenstände selbst zur Besichtigung durch die Prüfungskommission bis zum 31. Dezember d. J. an eine der noch namhaft zu machenden Sammelstellen abgeliefert sein.

Den Ausstellern sollen keine anderen Kosten auferlegt werden als die der Herstellung, der versandfähigen Verpackung und des Transportes bis zur Sammelstelle in Deutschland.

Es ist wohl kaum erforderlich, es noch besonders hervorzuheben, dass jeder Aussteller sich den allgemeinen für die Chicagoer Ausstellung geltenden und den besonderen vom Reichskommissar erlassenen und noch zu erlassenden Bestimmungen zu unterwerfen hat.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind die Regierungs- und Bauräthe Nowack, bisher in Berlin, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau und Bothe, bisher in Breslau, als Mitglied an das Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin.

Württemberg.

Befördert wurden die Bahnmeister Mühlberger in Isny und Holl in Möckmühl zu Abtheilungsingenieuren bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Versetzt wurde auf die Stelle des Vorstandes der Hauptmagazinsverwaltung Esslingen der Eisenbahnhauptkassirer, tit. Finanzrath Yelin in Stuttgart. Die Stelle des Eisenbahnhauptkassirers in Stuttgart wurde dem Betriebsoberinspektor, tit. Finanzrath Lang in Stuttgart übertragen. Gestorben ist Finanzrath Schad, Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen

Eröffnung der Haltestelle Taczanow. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen Pleschen und Brunow belegene Haltestelle Taczanow für den Stückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet. Zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen und zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist die neue Verkehrsstelle nicht geeignet. Bis zur Aufnahme dieser Haltestelle in die nächsten Tarifnachträge erfolgt die Frachtberechnung im Binnen- und Staatsbahn-Wechselverkehr unter Zugrundelegung der durch Anstoss von 7 km an Pleschen bezw. von 5 km an Brunow sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen und nach der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle. Die Ausnahmefrachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen etc. sind bei den betheiligten Dienststellen, sowie in dem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 22. April 1892. (777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft ist die an der Bahnstrecke Wr. Neustadt-Gross-Kanizsa bei Wärterhaus Nr. 71 zwischen der Station Molnári und der Ausweiche Oszkó belegene Haltestelle Vasvár am 14. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 25. April 1892. (778)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern belegene Haltestelle Kirchscheidungen, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 23. April 1892. (779)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Hassfurt-Hofheim und Traunstein - Trostberg. Am 1. Mai d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Bayerischen Lokalbahnen Hassfurt-Hofheim und Traunstein-Trostberg im Magdeburg - Bayerischen Güterverkehr zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 25. April 1892. (780)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt der II. Nachtrag zum Bayerisch-Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischen Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Getreide etc. und Berichtigungen zum Haupttarif.

Soweit Taxerhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende Juli l. J. in Kraft.

München, den 13. April 1892. (781)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai l. J. gelangt der Nachtrag III zum Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Verbandsgütertarif, Theil III Heft 1 vom 1. März 1890 (Getreideverkehr), zur Einführung.

München, den 19. April 1892. (782)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main - Neckarbahn - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält.

München, den 14. April 1892. (783)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum 1. k. Mts. wird Rombach in den Ausnahmetarif 2 des Westdeutschen Verbandes (für Eisenerz) im Verkehre mit Giessen und Lollar aufgenommen. Näheres ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 21. April 1892. (784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischer Güterverkehr (Tarifheft 2). Für Kokssendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg aus dem Ruhrkohlengebiete nach der Station Zeltweg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wird vom 1. Mai d. J. ab bei direkter Abfertigung im Verkehr von Camen und Unna eine Frachtermässigung von 0,18 ℳ und im Verkehr von den übrigen dem Ausnahmetarif 10a des oben bezeichneten Tarifhefts angehörenden Koksversandstationen eine solche von 0,20 ℳ für 100 kg im Rückvergütungswege unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb Jahresfrist nach der genannten Oesterreichischen Station eine Gesammtmenge von mindestens 5 000 t verfrachtet wird.

Die Erstattungsgesuche sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe seiner Zeit an die unterzeichnete Verwaltung einzusenden.

Köln, den 22. April 1892. (785)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Main - Neckarbahn - Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. ab werden die Beförderungsbestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Obst unter Nr. 1 (Seite 49 des Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarifs) durch Aufnahme folgenden Zusatzes ergänzt:

„Auf der Strecke Bingerbrück-Münster a. St. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) findet eine Beförderung der als Frachtgut (mit weissem Frachtbrief) aufgegebenen Sendungen dieses Ausnahmetarifs mit den Personen- oder Eilgutzügen nicht statt."

Darmstadt, den 19. April 1892. (786)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab kommt für die Beförderung von Mineralöl-Rückständen in Ladungen von 10 000 kg von Sulz u. W. der Reichsbahnen nach Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.) und Plagwitz - Lindenau Sächs. Staatsb. ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,37 ℳ für 100 kg zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Dresden, am 20. April 1892. (787)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai bis 30. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Mais im Verbande ein provisorischer Ausnahmetarif in Kraft, der bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen Anwendung findet.

Abdrücke dieses Tarifes können durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 20. April 1892. (788)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die für Illowo trans. im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn bestehenden Frachtsätze der Ausnahmetarife E—P gelten vom 1. August 1892 ab nur noch in der Richtung von Illowo trans. nach Danzig lege Thor, Olivaer Thor, Weichselbahnhof, Elbing, Königsberg und Neufahrwasser.

Bromberg, den 19. April 1892. (789)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1892 werden die Stationen Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbhf. und Elbing des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 9 des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Breslau für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II für den Verkehr von Oberschlesischen Hüttenstationen zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen, welcher bisher nur für Danzig lege Thor Geltung hatte, einbezogen. Zugleich wird dieser Ausnahmetarif auch auf Sendungen von Eisen und Stahl einschliesslich Panzerplatten, deren Verwendung zum Bau von Seeschiffen nachgewiesen wird, ausgedehnt.

Die Gewährung dieser Ausnahme-Frachtsätze erfolgt im Rückvergütungswege gemäss den gegebenen Bestimmungen.

Die näheren Bedingungen sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 19. April 1892. (790)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Stationen der Bayerischen Staats - Lokalbahnen Hassfurt - Hofheim und Traunstein-Trostberg in den Frankfurt a/M. - Bayerischen Güterverkehr einbezogen. Die betheiligten Stationen geben Auskunft über die Frachtsätze.

Von demselben Tage ab treten auch die im Nassau - Bayerischen und Frankfurt - Oberhessisch-Bayerischen Verkehre für dieselben Stationen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Frankfurt a/M., den 20. April 1892. (791)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum 1. Mai d. J. werden die Stationen Luttre und Pont à Celles (Nord) der Belgischen Staatsbahnen in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr vom 15. Oktober 1881 mit den für die Station Longlier (Neufchâteau) bestehenden Frachtsätzen für Pferde und Ponys, sowie Kleinvieh und Grossvieh aufgenommen.

Elberfeld, den 21. April 1892. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr für den Eisenbahn - Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Mai d. J. erscheint der Nachtrag II für den vorbezeichneten Verkehr, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der Bestimmungen zum Neben-Gebührentarif, sowie Aenderung verschiedener Entfernungen und Ergänzung der Tariftabellen und verschiedener Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Stationen. (793)

Frankfurt a/M., den 23. April 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Der mit dem 1. Mai d. J. zur Ausgabe gelangende Tarifnachtrag IX enthält anderweite, erhöhte Tarifsätze für die Stationen der Kerkerbachbahn, ermässigte Ausnahmesätze für Petroleum und Naphta, sowie ausser einigen Berichtigungen eine Bestimmung wegen Aufhebung des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (794)

Frankfurt a/M., den 23. April 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen der Bayerischen Staatsbahn Oberhaid, Otterfing und Rosenbach, sowie die Bayerischen Staats-Lokalbahnstationen Hofheim, Kirchehrenbach, Königsberg i. Fr., Rügheim und Stegenwaldhaus, ferner die Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) Eibelshausen, Frohnhausen (Dill), Niederdresselndorf, Strassebersbach und Wissenbach in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 23. April 1892. (795)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur XL. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Montag, den 30. Mai 1892, um 10 Uhr Vormittags, in Wien im Boesendorfersaale, I. Herrengasse Nr. 6 stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1891;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1891;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths - Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1892.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Montag, den 16. Mai l. J. 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1892. (796)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienensysteme nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Sommersemester 3. Mai. **Anhalt. Bauschule Zerbst** Wintersemester 7. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, sowie Fachschule für Eisenbahn-, Strassen und Wasserbautechniker. Reifeprüfung vor Staats-Prüfungs-Commission
Kostenfreie Auskunft durch die Direktion.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: **Breslau,** Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten,** bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Nr. 8. Jahrgang 1892. Berlin, am 27. April 1892

Anzeiger

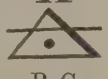
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A V	5271	1	Fass	leer —	7	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen revision.
2	B O	5373	1	„	leer —	7	2	„	„	b. Schuppen-revision.
3	C B	4752	1	„	leer —	9	3	„	„	b. Schuppen-revision.
4	C C	5987	1	„	leer —	9	4	„	„	b. Schuppen-revision.
5	E C	—	1	Holzverschlag	Ofentheile —	6,5	5	Bremerhafen	„	b. Schuppen-revision.
6	F	4	1	—	Seitenbrett zur rothpolirten Bettstelle	6	6	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
7	F D	4110	1	Fass	leer —	7	7	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
8	F G W	4911	1	„	leer —	7	8	„	„	b. Schuppen-revision.
9	F S	4918	1	„	leer —	7	9	„	„	b. Schuppen-revision.
10	F H	—	1	Koffer	? —	30	10	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
11	H	II	1	Sack	Kartoffeln —	49	11	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
12	H	38 a	1	Stab	Stahl —	6,5	12	Schieder	K. E.-D. Hannover	
13	H	6	1	Koffer	Effekten —	28	13	Hamburg Dammthor	K. E.-D. Altona	Gepäck 415 von Kiel.
14	H	1	1	Korb	Kleider —	40	14	Hamburg	„	von Leipzig B.
15	H C	2633	1	Ballen	Tapeten —	29	15	Berlin H.	„	beschr. Bln.
16	H D	4485	1	Fass	leer —	7	16	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
17	J F	810	1	Kübel	? —	?	17	Heide	K. E.-D. Altona	bez. Nordhastedt.
18	J W u. F S	5291 3	1	Kiste	leer —	19	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
19	K C	6986	1	Sack	Samen —	55	19	Schönlanke	K. E.-D. Bromberg	
20	L	36 95	1	Fass	leer —	35	20	Königsberg i. Pr.	„	
21	R C	6082	1	Sack	Weisskleesamen —	99,5	21	Schneidemühl	„ „	
22	W	—	1	Holzkasten	? —	16,5	22	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	
23	W F	4459	1	Fass	leer —	7	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
B. Güter m. Adr. bez.:										
24	Th. Debek K	—	1	Pack	Sense —	3	24	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	Schnittergut.
25	Dewitz Braunswalde u. Memel, Danzig	6 u. 7	2	Milchkannen	leer —	—	25	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
26	An den Franziszek Firlik, Albany, Szermannstr. Nr. 53 N. J. Nordamerika	— —	1 2	Reisekorb Ballen	Auswanderungseffekten	142	26	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Bromberg	
27	Salzschlirfer Wasser Bonifacius Brunnen	—	1	Flasche	gefüllt —	1,5	27	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können).
28	H.S.&C.Santos	884	1	Kollo mit 2 eis. Reifen umzogen	eichene Bretter —	53,5	28	Göttingen	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
29	Schirmeister	—	1	Milchfass	leer —	?	29	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
30	C. B. Union	—	1	—	Eisenbahnschiene 2,15 m lang	—	30	Buchholz	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
31	Brauerei Würzbräu	13166	1	Fass	leer —	30	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
32	rothe	I	3	Bund	Blechröhren (ansch. Ofenrohre)	23	32	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
33	—	3510	1	—	kurze Eisenstange —	8	33	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	bei Schuppenrevision.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
34	rothes ×	—	3	Bund	Eisenblech —	152,5	34	Himmelpforten	K. E.-D. Hannover	
35	|| weiss	—	1	Stange	Eisen —	12	35	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
36		5155	1	Kiste	leer —	8	36	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Erfurt	
37	 R C	19408	1	Sack	Tabak —	12	37	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
38	—	—	1	—	eis. Brechstange —	—	38	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
39	—	—	1	Cementtonne	leer —	9	39	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
40	—	—	1	Bund	11 Stück Drillmaschinenräder	8	40	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	auf d. Wagen 7988 M. hinter den Konsolen aufgef.
41	—	—	1	Stange	Eisen, 92,5 cm lang, 38 mm □ stark	32,5	41	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
42	—	—	1	Fass	leer —	35	42	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
43	—	—	1	—	kl. 4eckiges Fenster mit zerbr. Scheibe	?	43	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
44	—	—	1	Kiste	leer —	3	44	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
45	—	—	4	—	eis. Muffenrohre —	7	45	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
46	—	—	1	—	Ofenthür —	2	46	Cassel R.	„	auf der Ladebühne gef.
47	—	—	1	—	Privatkette —	—	47	Leinhausen Hauptwerkst.	„	auf d. Güterb. in Bielefeld gef.
48	—	—	1	Reisekorb	kl. Strohkorb mit Vorhängeschloss	12	48	Gera	K. E.-D. Erfurt	
49	—	—	1	—	Riegelholz, ca. 2 m lang	3,5	49	Bremen	K. E.-D. Hannover	mit 2 eingestemmten Löchern.
50	—	—	2	—	kleine Rosten —	1	50	„	„	
51	—	—	1	Pack	Seile —	5	51	Pössneck	K. E.-D. Erfurt	
52	—	—	1	Bund	Weinstöcke —	7	52	Finsterwalde	„	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	A F	6265	10	Stück	Cottone —	105	1	Starkenbach	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 5 3.
2	A S	—	3	Bund	Superphosphat —	300	2	Nimburg	„	„ 27/3.
3	K	1486	1	Kiste	unbekannt —	20	3	Kolin	„	„ 31/3.
4	MF	1216	1	„	unbekannt —	16	4	„	„	„ 31 3.
5	M S	9603	1	„	unbekannt —	72	5	Trs. Jedlersee	„	„ 30/3.
6	O	85	2	Stück	Wagenfedern —	16	6	Korneuburg	„	„ 28/3.
7	P	3898	1	Korb	unbekannt —	36	7	Iglau	„	„ 28 3.
8	8 S	1596	1	Ballen	Bettfedern —	41,75	8	Liebau	„	„ 26/3.
9	Bruder Gibian Wien Taus	—	4	Säcke	Mais —	307	9	Wostromer	„	„ 21 3.
10	Hofmann	—	1	Kiste	Stärke —	31,5	10	Prag	„	„ 30 3.
11	—	9	1	Ballen	Flachs —	132	11	Hohenelbe	„	„ 23/3.
12	—	19/23	5	Fässer	Salz —	1110	12	Tetschen	„	„ 30/3.
13	—	—	1	Stück	altes Eisenblech —	50	13	Lestina	„	„ 30/3.
14	—	—	1	Bund	Flacheisen —	25	14	Scuc	„	„ 17/3.
15	—	—	1	—	Garnwalze von Holz	5	15	Josefstadt	„	„ 25/3.
16	—	—	2	Säcke	Hirse —	95	16	Nimburg	„	„ 31 3.
17	—	—	1	Ballen	Leinen —	25	17	Deutschbrod	„	„ 7 3.
18	—	—	1	Stange	Rahmeisen —	4	18	Iglau	„	„ 30/3.
19	—	—	1	Bund	Schilf —	9	19	Liebau	„	„ 2/3.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 34. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. April 1892.

Dieser Nummer liegt der vom 1. Mai d. J. ab gültige Fahrplan der Main-Neckarbahn bei.

Inhalt:

Zur Frage der Vorbildung für höhere Eisenbahnbeamte.
Verwaltungsbericht der Oesterr. Staatsbahnen für 1891.
Verwaltungsbericht der Königl. Württemberg. Verkehrsanstalten für 1890/91. I.
Die Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr verglichen mit den Fahrpreisen im Vorortverkehr grosser Städte des Auslandes.
Aus Oesterreich-Ungarn:
- Eisenbahnen niederer Ordnung in Böhmen und die Ungarischen Vizinalbahnen.
- Die Gailthalbahn u. der Kärnthner Landtag.
- Verkehrsregelung zwischen den Oesterr. Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
- Die Valutaregulirung und die Eisenbahnen.
- Das Tragen der Uniform seitens der Eisenbahnbeamten beim Aufenthalte im Auslande.
- Aktiengesellschaft der Unterkrainer Eisenbahnen.
- Sichere Befestigung der Brückenbedielungen.
- Ansetzung des Hohlmaasses in den Frachtbriefen über Spirituosen.
- Betriebsleitungen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.
- Verwaltungsbericht der K. K. Oesterr. Staatsbahnen für 1891.
- Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
- Nachtragsübereinkommen bezüglich des Grenzbahnhofes Reitzenhain.
- Einführung des Reformtarifes auf der Südbahn.
- Tarifermässigung für Weinreben auf der Südbahn.
- Nichthaftung der Eisenbahn für die richtige Zustellung eines Avisos durch die Post (Schiedsspruch).
- Projekt Leva-Lundenburg mit einer Zweigbahn.
- Subventionen für Böhmische Lokalbahnen.
- Börsenbericht.

Aus der Schweiz:
- Brienz-Rothhornbahn.
- Strassenbahn in Zürich.
- Seilbahn Paradiso-Salvatore.
- Lauterbrunnen-Mürren.
- Uetlibergbahn.
- Jura-Simplonbahn
- Schynige Plattebahn.

Aus Spanien und Portugal:
- Konzessionen.
- Königl. Portugiesische E.-G.

Aus Russland:
- Donezbahn: Betriebsresultate in 1891.
- Rybinsk-Bologojer Eisenbahn: Betriebsresultate.
- Südwestbahn-Projekt Kelinowka-Dejoshnja.
- Eisenbahn-Inspektionswesen.
- Russische Eisenbahnen: Verkehrsergebnisse im Jan. 1892.

Entscheid. oberer Gerichte:
- Erkenntniss vom 18/6. 1890.
- Erkenntniss vom 5/3. 1891.

Verschiedenes:
- Einheitliche Eisenbahnzeit für Mexiko.
- Kurzer Prozess.
- Ueberfall eines Postzuges.
- Ontario-Schiffseisenbahn.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Frage der Vorbildung für höhere Eisenbahnbeamte.

In den Nummern 8, 10 und 13 des gegenwärtigen Jahrganges dieser Zeitung sind unter dem Titel: „Der Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe und die Erziehung und Eignung der Eisenbahnbeamten“ sehr anregende, mit —T— unterzeichnete Ausführungen veröffentlicht worden und zwar im Anschluss an einen Aufsatz über den „Werth der Individualität im Eisenbahnbetriebe“ in der Nr. 86 Seite 815 Jahrgang 1891 dieser Zeitung. Der zweite der obengenannten Artikel, welcher insbesondere die Vorbildung der höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten, augenscheinlich vom Standpunkte eines Juristen behandelt, veranlasst uns, dieser Frage auch einmal vom Standpunkte des Technikers aus näher zu treten.

Es kann natürlich bei der grossen Verschiedenartigkeit der Organisations- und sonstigen Verhältnisse der Eisenbahnen aller Länder nicht unsere Absicht sein, diese Frage allgemein zu behandeln, wir wollen vielmehr für unsere Ausführungen nur die Verhältnisse der Preussischen Staatseisenbahnen in Betracht ziehen. Zunächst müssen auch wir anerkennen, dass die heutige Vorbildung der höheren Eisenbahnbeamten mit Bezug auf die besonderen Bedürfnisse des Eisenbahnwesens durchaus unzweckmässig erscheint. Ebenso müssen wir der Ansicht des Herrn T. völlig beistimmen, dass eine Schulung dieser Beamten nach dem Vorbilde der Postverwaltung nicht den gewünschten Erfolg haben, dass vielmehr unter allen Umständen an einem akademischen Studium festzuhalten sein würde. Wir können uns jedoch keineswegs mit der Ansicht befreunden, dass eine Reform der Vorbildung nur für die höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten, unter welche Herr T. die Techniker nicht rechnet, also nur für den Ersatz der heute juristisch vorgebildeten Beamten, geschaffen werden sollte. Uns will es vielmehr scheinen, dass es zweckmässiger wäre, für alle höheren Eisenbahnbeamten, die Justiziare selbstredend ausgenommen, auf technischer Grundlage eine Vorbildung zu schaffen, welche den Bedürfnissen des Eisenbahnwesens auch in Bezug auf die Kenntniss der in Frage kommenden Rechtsgebiete, der Volkswirthschaft und des Verwaltungswesens vollkommen gerecht wird, wie dies in ähnlicher Weise, wenn auch nur, was die letzteren Wissenschaften anbelangt, in beschränkterem Umfange beispielsweise im Bergfach üblich ist. Dass eine derartige Vorbildung übrigens auch früher schon als für den Eisenbahn-Verwaltungsbeamten — in

engerem Sinne — geeignet angesehen worden ist, dürfte aus dem Umstande erhellen, dass bei den Preussischen Staatseisenbahnen mehrfach bergmännisch vorgebildete höhere Beamte entsprechende Verwendung gefunden haben.

Welchen Nutzen kann nun eine Eisenbahnfachschule, insbesondere eine Anstalt mit einem so einseitigen Lehrplane, wie dem genannten Herrn Verfasser vorzuschweben scheint, stiften? Bei den Preussischen Staatseisenbahnen sind nach dem Etat für 1892/93 im ganzen 958 Stellen für höhere Beamte vorhanden. Von diesen Stellen würden im Rahmen der gegenwärtigen Organisation, die eigentlichen Betriebsbeamten eingerechnet, etwa 300—350 durch derartige Eisenbahnfachschüler besetzt werden können. Aber auch nach den weiteren Reorganisationsvorschlägen, vermuthlich desselben Herrn Verfassers, in Nr. 20 S. 212 d. Ztg. („Unsere Staatseisenbahnen, wie sie sind und wie sie sein sollten") würden kaum mehr Stellen für diese Beamtenklasse zu beschaffen sein. Es dürften somit jährlich nur etwa 10—12 dieser Beamten zur Anstellung gelangen. Und wegen dieses geringen Bedarfes will man eine Eisenbahnfachschule gründen? Kann denn eine solche unter diesen Verhältnissen gedeihen, und wenn dies der Fall ist, wird nicht eine Ueberproduktion an Anwärtern, welche für anderweite Verwendung völlig ungeeignet erscheinen, die natürliche Folge sein? Was soll denn aus dem sicherlich nicht zum Vortheil des Staates auf diese Weise künstlich herangebildeten höheren Proletariat werden, was soll die überwiegende Mehrzahl dieser Herren mit ihrer einseitig eisenbahnverwaltungstechnischen Vorbildung treiben, da der Staat, der doch hier nahezu ausschliesslich in Betracht kommt, sie unmöglich beschäftigen kann? Man wende nicht ein, dass ja auch der gegenwärtige Bedarf der Eisenbahnen an etatsmässigen höheren technischen Beamten im Verhältniss zur Zahl der vorhandenen Hochschulen nicht günstiger steht, ist doch dem Techniker reichlich Gelegenheit geboten, auch ausserhalb des Staatseisenbahndienstes sein Fortkommen zu finden, seine Kenntnisse zu verwerthen. Sogar der nach unseren Vorschlägen vorgebildete „Eisenbahnassessor" würde noch anderweit, beispielsweise im Provinzial-Verwaltungsdienste (Chausseeverwaltung usw.) mit Vortheil verwendet werden können.

Wir wollen nunmehr die Frage aufwerfen, ob nicht gerade bei den höheren Beamten, im Gegensatz zu den mittleren und niederen Beamten, für welche man allerdings eine einseitige Vorbildung behufs Erreichung grösstmöglichster Leistungsfähigkeit anstreben müsse, jegliche Einseitigkeit der Vorbildung strengstens vermieden werden sollte? Würde nicht der nach unseren Andeutungen vorgebildete Techniker vielleicht besser imstande sein, die Verkehrsbedürfnisse der Industrie und des Handels zu beurtheilen, als der nach dem Vorbilde des Herrn T. geschulte Beamte? Sollte nicht andererseits der höhere Betriebsbeamte — im engeren Sinne — bei den heutigen Verkehrsanforderungen eines gediegenen technischen Wissens viel mehr noch bedürfen als sonstiger Kenntnisse? Sollte nicht gerade er ein viel sichereres Urtheil bezüglich der Auswahl und der Verwendung des ihm unterstellten Personals haben, als ein noch so gut, immerhin aber sehr einseitig geschulter Verwaltungsbeamter? Sollte es nicht zweckmässig sein, dass der mit dem Entwerfen und der Ausführung von Eisenbahnanlagen beschäftigte Ingenieur mit den Bedürfnissen des Verkehrs und des Betriebes sowohl, als auch mit den einschlägigen Rechtsverhältnissen und dem Verwaltungswesen völlig vertraut wäre?

Wie übrigens Herr T. mit der Schaffung einer weiteren Kategorie höherer Eisenbahnbeamten die jetzt vielfach bestehende Gegensätzlichkeit unter diesen verschwinden machen will, ist uns völlig unbegreiflich, wir würden vielmehr eine Verschärfung dieser Gegensätze annehmen. Das Verhältniss der beiden Technikergruppen der Eisenbahnverwaltung, nämlich derjenigen des Ingenieur-Baufaches und des Maschinenfaches, zu einander kommt hierbei weniger in Betracht, denn die ehedem allerdings vorhandene Gegensätzlichkeit, welche jedoch im wesentlichen in der damaligen Verschiedenartigkeit der Vorbedingungen für das Studium dieser Fächer ihren Grund hatte, ist nicht, wie Herr T. angibt, im Zunehmen begriffen, sondern vielmehr dem gänzlichen Erlöschen nahe.

Es würde sich nunmehr noch erübrigen, einiges über die Ausführbarkeit des von uns vorgeschlagenen Ausbildungsganges zu sagen, wir fürchten jedoch, mit einem näheren Eingehen auf Einzelheiten den Rahmen dieser Zeitung zu überschreiten. Wir wollen daher nur noch bemerken, dass, gleichwie auch der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 22 S. 233 d. Ztg. „Ueber die Vorbildung der Eisenbahnbeamten" ausführt, wir ebenso dafür halten, dass das von uns verfolgte Ziel sehr wohl auf den bestehenden Hochschulen erreicht werden kann, dass es der Gründung einer besonderen Eisenbahnfachschule durchaus nicht bedarf. Unsere technischen Hochschulen können dahin erweitert werden, dass es möglich sein würde, auf denselben nach Belieben ein besonderes Eisenbahnfachstudium auf bautechnischer oder auf maschinentechnischer Grundlage zu betreiben. S—t.

Verwaltungsbericht der Oesterreichischen Staatsbahnen für 1891.

Der Präsident der Oesterreichischen Staatsbahnen hat dem Handelsminister den Bericht über die Betriebsergebnisse des Jahres 1891 unterbreitet. Abgesehen von verschiedenen Aenderungen in der Anordnung und Verwerthung des Stoffes, ergibt sich, gemäss den der „N. Fr. Pr." entnommenen Bemerkungen hierüber, bei der Vergleichung des neuen Berichtes mit dem vorjährigen, dass die zusammenhängende Darstellung der Gesammtergebnisse, das Resumee, welches einen allgemeinen Ueberblick über die Ergebnisse des Staatsbetriebes bot, diesmal fehlt. Andererseits fällt aber wieder am Schlusse des Berichtes eine kleine Zuthat auf. Die Uebersichtskarte, welche dem Bericht angefügt ist, hat bisher die Linien der Staatsbahnen ausnahmslos durch rothen Ueberdruck markirt. Nunmehr erscheint die Karte buntfarbig, indem jeder Direktionsbezirk noch mit einer besonderen Farbe ausgestattet ist.

Das gesammte Netz der Staatsbahnen, mit Einschluss der für Rechnung der privaten Unternehmungen betriebenen Linien, umfasste im Jahre 1891 eine Länge von 7053 km und weist einen Zuwachs von 105 km auf; die Galizische Carl Ludwigbahn, welche erst mit Beginn des Jahres 1892 einbezogen wurde, ist in jener Summe nicht enthalten. Die Hauptergebnisse, welche das gesammte Betriebsnetz lieferte, und die Gestaltung im Vergleiche mit dem Vorjahre bietet die folgende Zusammenstellung:

	1891 fl.	gegenüber 1890 fl.
Transporteinnahmen . . .	63 577 356	+ 706 712
verschiedene Einnahmen .	4 897 645	+ 272 916
Gesammteinnahmen .	68 475 001	+ 979 628
Betriebsausgaben	37 781 869	+ 3 397 948
sonstige Ausgaben . . .	9 782 248	+ 368 077
Gesammtausgaben . .	47 564 117	+ 3 765 025
Gesammteinnahmen .	68 475 001	+ 979 628
Ueberschuss	20 910 884	— 2 785 397

Man ersieht aus dieser Tabelle vor allem, dass trotz der einschneidenden Ermässigung der Gütertarife die Transporteinnahmen der Staatsbahnen um 706 712 fl. oder um 1,12 % gestiegen sind. Allerdings entfällt davon der grösste Theil auf

den Personenverkehr, welcher ohne Gepäck eine Gesammteinnahme von 15,966 Millionen Gulden und eine Steigerung um 499 786 fl. oder 3,23 % lieferte. Aber auch der Frachtenverkehr bietet eine, wenn auch nicht bedeutende Mehreinnahme. Die Beförderung von Frachten (ohne Eilgut und Gepäck) lieferte eine Gesammteinnahme von 44,88 Millionen Gulden und verzeichnet gegenüber dem Jahre 1890 eine Zunahme um 124 284 fl. Man erinnere sich daran, dass die Regierung sich bei der Einführung der neuen Gütertarife für das erste Jahr auf einen Ausfall von 4 Millionen, demnach für ein halbes Jahr auf einen Ausfall von 2 Millionen Gulden gefasst machte. Was bietet aber der Rechnungsabschluss? Statt einer Einnahmenverminderung einen Einnahmenzuwachs, welcher 124 284 fl. beträgt und nach einer für die Staats- wie für die Privatbahnen recht schwachen Herbstcampagne erzielt wurde. Der Bericht hebt selbst hervor, dass im II. Semester auf den westlichen Staatsbahnen um 100 000 t Getreide weniger exportirt wurden, als im Vorjahre, und dass die Einnahmen dadurch um 700 000 fl. herabgemindert wurden. Hätte sich der Getreideverkehr auf der Höhe des Vorjahres erhalten, dann würde sich nicht eine Mehreinnahme von 124 284 fl., sondern eine Steigerung um 824 284 fl. ergeben. Die Gesammtmenge der auf den Staatsbahnen verfrachteten Güter bezifferte sich im Jahre 1891 auf 16,77 Millionen Tonnen und stieg um 1,17 Millionen Tonnen, eine Steigerung, welche vorzüglich der Hebung des Lokalverkehrs zu danken ist und jedenfalls auch als eine erfreuliche Wirkung der Tarifermässigung hingestellt werden darf. Welchen Effekt die Herabsetzung der Tarife im Gefolge hat, zeigen am deutlichsten die Ergebnisse des Personenverkehrs. Der Zonentarif stand zum ersten Male ein volles Jahr lang in Wirksamkeit. Die Zahl der beförderten Civil- und Militärpersonen hat sich von 26,07 Millionen im Jahre 1890 auf 31,9, demnach um nahezu 6 Millionen Gulden erhöht. Vergleicht man den Verkehr im II. Halbjahr 1891 mit der Bewegung im II. Halbjahr 1890, wo der Zonentarif bereits in Geltung war, so ergibt sich gleichfalls eine Steigerung, und zwar um 2,1 Millionen Personen, ein Resultat, welches den Erfolg der Tarifreform wohl unwiderleglich zum Ausdruck bringt. In Wien allein ist im Jahre 1891 die Frequenz von 7,63 auf 8,93, demnach um 1,3 Millionen Personen gestiegen, wovon auf den Westbahnhof rund 612 000 und auf den Franz Josefbahnhof 688 000 Personen entfallen.

Trotz der eben dargestellten Verkehrs- und Einnahmenentfaltung hat der Ueberschuss, welcher sich auf 20,91 Millionen Gulden stellt, eine Abnahme um 2,78 Millionen Gulden erfahren. Die Ursache ist die Steigerung der Betriebsausgaben um 3,39 Millionen Gulden und der sonstigen Ausgaben um 367 000 fl. Diese Steigerung ist natürlich in erster Reihe durch die erhöhten Leistungen im Betriebe herbeigeführt worden. Hierher gehört aber auch die Zunahme der Steuern um 278 000 fl., welche ja andererseits den Staatskassen wieder zufliessen, ferner die um 460 000 fl. gewachsenen Kosten für den Kohlenkonsum, die nicht durch den grösseren Konsum allein, sondern auch durch erhöhte Preise entstanden, endlich eine Ueberschreitung des Extraordinariums um 316 736 fl., welche mit Bewilligung des Handels- und des Finanzministeriums erfolgte. Berücksichtigt man diese Thatsachen, dann reduziren sich die effektiven Mehrausgaben sehr wesentlich, so dass auch die Schlussbilanz ein anderes Aussehen erhält.

Man muss aber auch, um die Ergebnisse vom staatsfinanziellen Gesichtspunkte beurtheilen zu können, die Vergleichung des Rechnungsabschlusses mit dem Staatsvoranschlage ziehen. Da zeigt sich nun das Folgende: Die gesammten Einnahmen sind um 1,827 Millionen Gulden höher, die gesammten Ausgaben (im Ordinarium und Extraordinarium) aber um 3,366 Millionen Gulden höher, als veranschlagt wurde, so dass sich gegenüber dem Finanzgesetze ein Ausfall von 1,539 Millionen Gulden ergibt. Man hat das Projekt der Transportsteuer, welches inzwischen aufgegeben wurde, damit motivirt, dass die Staatsbahnen gegenüber dem Finanzgesetze einen Ausfall von 3 bis 4 Millionen Gulden verzeichnen werden, und hat später, als das Projekt der Tariferhöhung in den Vordergrund trat, von 2 Millionen gesprochen. Thatsächlich zeigt sich aber, dass sich die Bilanz der Staatsbahnen trotz bedeutend erhöhter Ausgaben alles in allem um 1,5 Millionen Gulden verschlechtert hat. Alle grossen Privatbahnen verzeichnen für das Jahr 1891 eine Vermehrung des Ausgabenkontos, welche, wenn man die Netze vergleicht, weit grösser ist als die Steigerung bei den Staatsbahnen. Wegen eines Mindererfolges von 1,5 Millionen Gulden sollen alle Gründe, welche zu der am 1. Juli 1891, also vor kaum 10 Monaten, aktivirten Tarifermässigung bestimmt haben, plötzlich haltlos geworden sein? Der eben vorliegende Verwaltungsbericht sagt selbst: „Hauptsächlich maassgebend für die Reform war der mit 1. Januar 1891 auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Kraft getretene neue Lokaltarif, welcher im allgemeinen eine ganz namhafte Herabsetzung der Frachtsätze enthielt.“ Hat man etwas davon gehört, dass die Ungarische Regierung ihren Tarif erhöhen will? Nicht im mindesten, am allerwenigsten für den Nahverkehr, welchem, wie abermals der Bericht hervorhebt, „eine grössere Berücksichtigung zu theil werden sollte“, welcher aber, so viel allgemein verlautet, gerade durch die jetzt geplante Tariferhöhung in erster Reihe getroffen werden soll. Eben die Motive, welche der Bericht zur Begründung der vorjährigen Tarifermässigung anführt, waren es, welche den Staats-Eisenbahnrath im vorigen Jahre veranlasst haben, die Tarifermässigung einmüthig zu befürworten, und nun nach 10 Monaten sollte dieselbe Körperschaft alles vergessen haben und ihr Votum wieder für eine Tariferhöhung abgeben? Vielleicht werden die Ziffern, welche der Verwaltungsbericht der Staatsbahnen bietet, auch auf die Regierung, die eben vor der endgültigen Entschliessung steht, nicht ohne Einfluss bleiben.

Die Anlagekosten des Staatsbahnnetzes stellten sich Ende 1891 auf 895 Millionen Gulden und ergaben bei dem Ueberschusse von 20,9 Millionen Gulden eine Verzinsung von 2,39 %, d. i. um 0,35 % weniger als im Vorjahre. Die Generaldirektion verweist aber darauf, dass sich das Kapital durch den Zuwachs der Linie Jaslo-Rzeszow und durch Investitionen für die Böhmisch-Mährische Transversalbahn um 11,27 Millionen Gulden vergrössert hat.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1890|91.

I.

Dem gedruckt vorliegenden Verwaltungsbericht, welcher den Zeitraum vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 umfasst, ist bezüglich der Verwaltung der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt folgendes zu entnehmen:

1. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Etatsjahre 1890/91 betragen:

die Gesammteinnahmen 35 785 983 ℳ (gegen 35 528 626 ℳ im Vorjahre),

die Gesammtausgaben 22 816 030 ℳ (gegen 19 945 539 ℳ im Vorjahre).

Hiernach ergab sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebs von 12 969 953 ℳ (gegen 15 583 087 ℳ im Vorjahre).

Nach Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds sind zur Staatshauptkasse abgeliefert worden 12 978 137 (14 987 342) ℳ. Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat für 1890/91 verabschiedeten Summe von 14 753 685 ℳ ist der Reinertrag des Eisenbahnbetriebs niedriger um 1 783 722 ℳ, die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse niedriger um 1 775 548 ℳ.

Auf 1 km Betriebslänge kamen:	1890/91 ℳ	1889/90 ℳ
Bruttoeinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	7 577	7 260
„ „ „ Güterverkehr	13 268	13 843
Transport- und sonstige Einnahmen	22 261	22 556
Gesammtausgaben	14 193	12 663
Reinertrag	8 277	9 955

Das Gesammt-Anlagekapital für die im Betrieb der Württembergischen Eisenbahnverwaltung gestandenen Bahnen im Betrag von 479 066 938 ℳ hat sich verzinst zu 2,76 % gegen 3,36 % im Vorjahre.

Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf den 1. April 1890 zu 378 755 411 ℳ berechnet. Das Erforderniss zur Verzinsung derselben für 1890/91 hat 15 002 700 ℳ betragen. Hinter diesem Bedarf ist die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse um 2 024 563 ℳ zurückgeblieben.

Werden an der ungetilgten Eisenbahnschuld mit 378 755 411 Mark die Tilgungsquoten der Eisenbahnschuld bis 1. April 1890, welche nicht an dieser, sondern an der allgemeinen Staatsschuld abgerechnet worden sind, mit 13 941 975 ℳ in Abzug gebracht, so verbleibt als nicht getilgter, thatsächlich allein zu verzinsender Theil der Eisenbahnschuld auf den 1. April 1890 der Betrag von 364 813 436 ℳ. Hierfür hätten die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse von 12 978 137 ℳ, wenn von einem Beitrag zur Tilgung der Eisenbahnschuld abgesehen wird, eine Verzinsung von 3,55 % ergeben.

2. Bei dem Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt haben im Etatsjahre 1890/91 betragen:

die Gesammteinnahmen 304 719 (316 370) ℳ,

die Gesammtausgaben 302 403 (310 482) ℳ.

Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 2 316 (5 888) ℳ

Die Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr verglichen mit den Fahrpreisen im Vorortverkehr grosser Städte des Auslandes.

Im laufenden Jahrgang (Heft 2) der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Zeitschrift „Archiv für Eisenbahnwesen“*) findet sich eine nach den neuesten amtlichen Grundlagen bearbeitete Zusammenstellung abgedruckt, in welcher die Fahrpreise im Berliner Vorortverkehr mit den Fahrpreisen im Vorortverkehr von London, Paris, Brüssel, Wien, Budapest, Kopenhagen, Stockholm und Zürich bis zur Entfernung von 30 km einschliesslich verglichen werden.

Die Vergleichung umfasst die Preise für einfache und Doppelfahrten II./III. Klasse nach dem am 1. Oktober 1891 eingeführten ermässigten Tarif für den Berliner Vorortverkehr, für allgemeine Zeitkarten II./III. Klasse auf einen, drei, sechs und zwölf Monate und für Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten. Den Preisen in der Kolonne: „Im Berliner Vorortverkehr“ liegen überall die für jede ausländische Stationsverbindung angegebenen Entfernungen zu Grunde; es sind dies also die Preise, welche für dieselbe Entfernung im Berliner Vorortverkehr zur Erhebung kommen würden.

Die Berliner Preise für allgemeine Zeitkarten II./III. Klasse sind die regelrechten Preise des Zeitkartentarifs der Preussischen Staatseisenbahnen für die angegebenen Entfernungen; für die Berliner Stadt- und Ringbahn bestehen anderweite, für die Reisenden meist günstigere Zeitkartenpreise.

Die Berliner Preise für Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten sind regelrecht nach dem auf den Preussischen Staatsbahnen allgemein bestehenden Einheitssatz von 1 ₰ für das Personenkilometer berechnet.

Das Ergebniss dieses Vergleiches ist folgendes:

1. Einfache und Doppelfahrten II./III. Klasse.

a) London. Mit Ausnahme weniger Fälle bei ganz kurzen Entfernungen, wo im Londoner Verkehr vermuthlich Wettbewerbsrücksichten eine Herabsetzung der regelrechten Preise veranlasst haben, bleiben die Berliner Vorortspreise zum Theil ganz erheblich unter den Londoner Preisen.

b) Paris. Nur im Verkehr des Bahnhofes St. Lazare zeigen sich bei einfacher und Doppelfahrt II. Klasse von 9 km ab einige, durch die Ausnahmeverhältnisse auf der Pariser Ringbahn (Ceinture) bedingte Unterbietungen der Berliner Preise; im übrigen sind die Pariser Preise überall höher als die Berliner Preise.

c) Brüssel. Die Berliner Preise werden nirgends unterboten; der Unterschied zu Gunsten Berlins ist schon von 13 km ab ganz bedeutend.

d) Wien. Nur im Verkehr vom Westbahnhof und Franz Josefsbahnhof sind in der III. Klasse von 8 und 9 km ab einige geringfügige Unterbietungen der Berliner Preise vorhanden; im übrigen sind auch hier die Berliner Preise zum Theil bedeutend niedriger als die Wiener Preise.

e) Budapest. Trotz des zur Stärkung des Verkehrs der Ungarischen Landeshauptstadt besonders eingerichteten Tarifs für den Nachbarverkehr von Budapest beginnen Unterbietungen der Berliner Preise hier erst von etwa 16 km ab und zwar in ganz geringem Maasse; bei dem Verkehr vom Bahnhof Franzstadt ist diese Unterbietung schon vereinzelt und bei Bahnhof Kelenföld hört sie ganz auf.

Auf Entfernungen bis 15 km, wo der Verkehr in der Nähe grosser Städte sich bekanntlich am stärksten entwickelt, hat hiernach Berlin erhebliche Vortheile auch gegenüber dem Ungarischen Zonentarif.

f) Kopenhagen. Die Berliner Preise werden nirgends unterboten.

g) Stockholm. Mit Ausnahme des Verkehrs nach der 8 km abgelegenen Station Wartan der Wartanbahn bei Doppelfahrten II./III. Klasse (Unterschied nur 9 und 6 ₰) sind die Berliner Preise zum Theil ganz erheblich billiger.

h) Zürich. Hier unterbieten die Berliner Preise mit einer einzigen unwichtigen Ausnahme die Züricher Preise ganz bedeutend.

Auf der Berliner Stadtbahn und Ringbahn, welche letztere ausser dem eigentlichen Stadtgebiete auch einzelne Vororte berührt, besteht bekanntlich ein den besonderen Verkehrsverhältnissen und der eigenartigen kreisförmigen Gestaltung der Ringbahn angepasster ermässigter Tarif, nach welchem, ohne Rücksicht auf die kilometrische Streckenlänge je bis zu der fünften Station ein einheitlicher Fahrpreis von 10 ₰ für die III. und 15 ₰ für die II. Wagenklasse, darüber hinaus für alle übrigen Stationen ein solcher von 20 ₰ für die III. und 30 ₰ für die II. Wagenklasse erhoben wird. Wollte man diese Sätze auf kilometrische Einheitssätze zurückführen, so würde man für viele Stationsverbindungen noch erheblich niedrigere Einheitssätze erhalten, als dem Berliner Vorortarif zu Grunde liegen, und im Vergleich mit den Vorortarifen der fremden Grossstädte ein für Berlin noch günstigeres Ergebniss erzielen.

2. Allgemeine Zeitkarten II./III. Klasse auf 1, 3, 6 und 12 Monate.

Die Thatsache, dass gerade auf kurzen Strecken, innerhalb welcher sich fast der gesammte Verkehr auf Zeitkarten bewegt, die Preise der Preussischen Staatsbahnen zum Theil ganz bedeutend niedriger sind, als die Preise ausländischer Bahnen, trifft auch im Vorortverkehr von Berlin gegenüber den Vorortverkehren anderer Grossstädte des Auslandes zu; die bei Zürich und Stockholm schon von 5 und 7 km ab eintretenden Unterbietungen der Berliner Preise werden sowohl durch die Beschränkungen in der Benutzung (bei Zürich für 1 Monat nur 30 Fahrten, 3 Monate nur 90 Fahrten usw.) als auch durch das Bestehen von Familienkarten im Berliner Verkehr, welche im Auslande mangeln, mehr als ausgeglichen.

Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn bestehen daneben, wie für den gewöhnlichen Verkehr, so auch für Zeitkarten noch besonders ermässigte Tarife, deren niedrige Preise, soweit bekannt, von keiner fremden Bahn erreicht werden.

3. Arbeiter-Rückfahr- und Wochenkarten.

Die Vergleichungen zeigen, dass die Preise der Preussischen Staatsbahnen auf kurze Entfernungen überall, zum Theil in ganz bedeutendem Maasse, niedriger sind, als die Preise im Verortverkehr der im Eingange genannten Grossstädte des Auslandes. Wenn berücksichtigt wird, dass der Arbeiterverkehr in seiner Hauptmasse sich aus naheliegenden Gründen auf kurzen Strecken bewegt, dass ferner im Berliner Vorortverkehr von 18 km Entfernung ab vielfach für Arbeiter-Wochenkarten nicht die regelrechten, sondern Höchstpreise von 2 ℳ bestehen, über welche hinaus nur ausnahmsweise gegangen wird, und dass endlich im Berliner Verkehr keinerlei Legitimation von dem Arbeiter verlangt wird, während im Auslande die Erlangung einer Arbeiter-Wochenkarte von dem Vorweis einer Bescheinigung des Arbeitgebers abhängig ist, so liegt es auf der Hand, dass auch im Arbeiterverkehr zwischen Berlin und seinen Vororten die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung den fremden Verwaltungen und den Einrichtungen anderer Grossstädte des Auslandes im allgemeinen voraus ist.

Auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sind die Preise der Arbeiter-Wochenkarten ebenfalls nach besonderen Grundsätzen und zwar in der Hauptsache ohne Rücksicht auf die kilometrische Streckenlänge so niedrig bemessen, dass sie nirgends im Auslande unterboten werden.

*) Berlin, Verlag von Julius Springer.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnen niederer Ordnung in Böhmen und die Ungarischen Vizinalbahnen.

Aus den Verhandlungen des Böhmischen Landtages haben wir noch den vorläufig für die Berathung in der nächsten Session in Druck gelegten, über die Schaffung von Bahnen niederer Ordnung erstatteten Bericht nachzutragen. Derselbe lehnt sich an das im Steiermärkischen Landtage beschlossene Gesetz an und hat den Bau von Bahnen niederer Ordnung, als: Lokalbahnen, schmalspurige Bahnen und Dampftramways, ins Auge gefasst. Das Referat führte aus, dass nicht blos die Steiermärkische Landesvertretung, sondern auch insbesondere die Ungarische Regierung solchen Kommunikationen ihre besondere Aufmerksamkeit widmen und dass in Ungarn Ende 1891 bereits 48 solcher Vizinalbahnen mit einer Gesammtlänge von mehr als 3 000 km bestanden, in welchen ein Kapital von 110 Millionen Gulden investirt war, während im Königreiche Böhmen, das doch vermöge seiner wirthschaftlichen Entwickelung einen viel grösseren Anspruch in Bezug auf das Kommunikationsnetz erheben kann, blos 800 km solcher Bahnen bestehen. In Ungarn rentiren sich diese Bahnen mit 3½ % und es sei daher kein Zweifel, dass in Böhmen die Ertragsfähigkeit eine noch grössere wäre. In erster Reihe wäre die Landesbank einzutreten berufen. Aber auch der Staat habe die Pflicht, diesem Unternehmen seine Unterstützung angedeihen zu lassen. Dazu würden nicht die üblichen Erleichterungen in Bezug auf die Stempelfreiheit und dergleichen genügen, der Staat müsste auch in anderer Hinsicht helfend eingreifen, so z. B. durch unentgeltliche Verfrachtung der Baumaterialien auf den Staatsbahnlinien, durch die im Gesetze auszusprechende Uebernahme der Bahnen niederer Ordnung in den Betrieb der benachbarten Staatsbahnen um die faktischen Regiekosten usw. Bisher liegen dem Landesausschusse bereits 14 Projekte von Bahnen niederer Ordnung vor. Der Aufwand für die Ausführung eines jeden solchen Projektes würde sich auf durchschnittlich 1 bis höchstens 2 Millionen Gulden stellen. Die vom Landtage genehmigten, im Berichte eingehend begründeten Anträge gipfeln darin, dass dem Landesausschusse aufgetragen werde, die Bildung eines Fonds von 10 Millionen Gulden zum Zwecke des Baues von Eisenbahnen niederer Ordnung in Erwägung zu ziehen und dem Landtage hierüber in der nächsten Session Bericht zu erstatten. Dieser Fonds könnte durch Emission von 4prozentigen Stammprioritäten beschafft werden, welche, wenn das Land für dieselben die Garantie übernehmen würde, als Anlagepapier gewiss sehr gesucht und populär werden würden. An der Verzinsung des Kapitals könne um so weniger gezweifelt werden, als in Böhmen nur dort Vizinalbahnen gebaut werden würden, wo sie sich als dringend nothwendig erweisen. Ein weiterer Antrag geht dahin, ein Eisenbahnbüreau als Hilfsbehörde des Landesausschusses zu schaffen, damit ein einheitliches System und programmgemässes Vorgehen festgestellt werde.

Die Gailthalbahn und der Kärnthner Landtag.

Dieser Landtag hat beschlossen, der Gailthalbahn durch Uebernahme von Stammaktien im Betrage von 100 000 fl. seitens des Landes Unterstützung zu gewähren. Diese Unterstützung ist jedoch davon abhängig gemacht, dass die Kosten für den Bau und Betrieb der Bahn durch die Beiträge der Interessenten und durch die staatliche Zinsengarantie für die Prioritäten und Vorzugsaktien sichergestellt und dem Lande bei den Verhandlungen über die Konzessionsbedingungen und über den Abschluss eines Betriebsvertrages eine entsprechende Einflussnahme gewährt wird. Der Landesausschuss wurde angewiesen, über den Stand dieser Angelegenheit Erhebungen zu pflegen und sich bezüglich der weiteren zur Sicherstellung dieses Bahnbaues einzuleitenden Schritte mit dem Komitee der Gailthalbahn ins Einvernehmen zu setzen.

Verkehrsregelung zwischen den Oesterreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zwischen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind Verhandlungen wegen Schaffung neuer Vereinbarungen abgeschlossen worden, welche die Regelung des Verkehrs zwischen den in Galizien und der Bukowina gelegenen Staatsbahnlinien und deren Anschlussbahnen einerseits, sowie den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einschliesslich Wien (loco und transit) und deren Anschlussbahnen betreffen. Das bezügliche Uebereinkommen liegt dem Handelsministerium zur Genehmigung vor.

Die Valutaregulirung und die Eisenbahnen.

Nachdem, wie in Nr. 32 S. 344 d. Ztg. berichtet, als Werthrelation 1 fl. Oe. W. = 2,10 Frcs. festgestellt erscheint, so beginnt man die Folgen hiervon in ihren Beziehungen für diejenigen Eisenbahnen zu erwägen, welchen eine bestimmte Ziffer in Gold zugesichert ist. Es sind dies die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Was die erstere anbelangt, so ist derselben von der Rumänischen Staatsverwaltung ein jährliches Reinerträgniss von 3 865 173 Frcs. zugesichert. Durch die Fixirung der Relation in Oesterreich-Ungarn wird nun einerseits diese Rente vor den Schwankungen der Valutakurse gesichert; andererseits aber würde, wenn es sich bestätigt, dass die neue Doppelkrone 2,10 Frcs. gleichwerthig sein soll, sich hieraus für die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn ein positiver und dauernder Vortheil gegenüber dem derzeitigen Stande ergeben. Viel eklatanter tritt dies bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu Tage. In dem Uebereinkommen, welches die Gesellschaft mit der Ungarischen Staatsverwaltung wegen Verstaatlichung des Ungarischen Netzes abgeschlossen hat, wurde vereinbart, dass letztere der Gesellschaft, wenn die Relation das Verhältniss von 100 : 117 übersteigen sollte, die Differenz aufzuzahlen habe. Mit Rücksicht auf die Werthrelation würde sich dieselbe auf rund 100 : 119 stellen. Die Ungarische Staatsverwaltung würde der Gesellschaft daher auf die mit rund 9,6 Millionen Gulden festgesetzte Nettoannuität eine ungefähr zweiprozentige Aufzahlung zu leisten haben.

Das Tragen der Uniform seitens der Eisenbahnbeamten beim Aufenthalte im Auslande.

Um diesfälligen Zweifeln zu begegnen, hat die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen angeordnet, dass die Uniform bei ausserdienstlichen Reisen und privaten Aufenthalten im Auslande und ebenso auch in den Ländern der Ungarischen Krone nicht zu tragen ist. Weiter wurde für den Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmt, dass bei dienstlichen Verrichtungen die Bediensteten zum Tragen der vorgeschriebenen Uniform ausserhalb des Gebietes der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nur in jenen Fällen berechtigt bezw. verpflichtet sind, in welchen auf Grund internationaler Vereinbarungen Bedienstete der Staatseisenbahn-Verwaltung infolge ihres dauernden oder vorübergehenden dienstlichen Aufenthaltes im Auslande (Stationirung bezw. Vornahme von Dienstinspektionen in den Anschlussstationen usw.) in die Lage kommen, dortselbst Amtshandlungen vorzunehmen.

Hiervon wurden die Verwaltungen der Privatbahnen vom K. K. Handelsministerium mit Erlass vom 7. April d. J. mit dem Beifügen verständigt, dass, nachdem ein gleicher Vorgang ihrerseits angemessen erscheint, die vorstehenden Bestimmungen dem unterstehenden Personale zur Danachachtung bekannt zu geben sind.

Die Aktiengesellschaft der Unterkrainer Eisenbahnen.

In Gewärtigung der regierungsseitigen Bewilligung zur Errichtung dieser Gesellschaft findet ihre Konstituirung am 7. Mai d. J. statt. Das Gesellschaftskapital der Unterkrainer Bahnen besteht aus 31 000 Stück auf den Ueberbringer lautenden Stammaktien zu je 100 fl. Oe. W. im Gesammtbetrage von 3,1 Millionen Gulden, von welchen 6 000 Stück im Nominalbetrage von 600 000 fl. von den Interessenten, und zwar zum Parikurse einzuzahlen sind, während die übrigen 25 000 Stück Stammaktien im Nominalbetrage von 2,5 Millionen Gulden, welche späterhin gemäss den Bestimmungen des Gesetzes vom 6. Juni 1890 von der Staatsverwaltung al pari übernommen werden sollen und welche vollkommen gleiche Rechte mit den von den Interessenten zu übernehmenden 6 000 Stück Aktien geniessen, zunächst von den Konzessionären der Unterkrainer Bahnen zu zeichnen und einzuzahlen sind. Die Gesellschaft soll berechtigt sein, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit 4 % zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren, von der Ertheilung der Konzession an gerechnet, zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von 7 Millionen Gulden in Noten auszugeben.

Sichere Befestigung der Brückenbedielungen.

Mehrere Unfälle wurden dadurch verursacht, dass Brückenbedielungen durch heftige Stürme losgerissen, emporgehoben und in das Geleise geworfen worden sind, was nur durch die unzureichende, mittelst Holzschrauben bewirkte Befestigung der einzelnen Bedielungstafeln auf den Brückenhölzern ermöglicht wird. Im Erlasse vom 31. März d. J. fordert die K. K. Generalinspektion die Bahnverwaltungen auf, sich unverweilt zu überzeugen, ob diese Bedielungen gegen den stärksten Sturm sicher befestigt sind; die Befestigung durch Holzschrauben ist jedoch nicht vollkommen entsprechend (die Gründe hierfür werden im Erlasse angegeben), es empfiehlt sich vielmehr, Schraubenbolzen, Hakenschrauben u. dgl. zur Befestigung der Bedielungstafeln zu verwenden.

Ansetzung des Hohlmaasses in den Frachtbriefen über Spirituosen.

Gemäss der Gesetzartikel VIII vom Jahre 1874, LVIII vom Jahre 1875 und der früher darauf beruhenden Verord-

nungen haben die Stationen der Ungarischen Eisenbahnen vierteljährlich den Finanzbehörden die Daten über die Beförderung aller der Verzehrungssteuer unterliegenden Flüssigkeiten zu liefern. Nachdem diese Steuer nicht nach dem Gewichte, sondern nach dem Hohlmaass derselben bemessen wird, hat der Handelsminister mit Erlass vom 19. März 1892 angeordnet, dass bezüglich der zur Beförderung aufgegebenen Sendungen von Wein, Bier, Wein- und Apfelmost deren Inhalt in den Frachtbriefen im Hohlmaasse von den Parteien anzusetzen ist, widrigenfalls denselben ein solcher, dieses Maass nicht ausweisender Frachtbrief zurückgestellt und die Annahme der Sendung bis zu dessen gehöriger Ausfüllung verweigert werden muss.

Die Betriebsleitungen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Am 1. Mai d. J. erfolgt mit Rücksicht auf die seitherigen Verstaatlichungen eine neue Eintheilung der ursprünglich festgestellten Betriebsleitungen und werden dieselben fast mit den gleichen Befugnissen der Betriebsdirektionen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ausgestattet. Es wird nicht nur eine neue Betriebsleitung in Miskolcz errichtet, sondern auch allen übrigen Betriebsleitungen ein erweiterter Wirkungskreis, insbesondere was Materialanschaffungen, Reklamationen usw. anbelangt, gegeben, um die Centralstelle zu entlasten und den Dienstgang zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Der Verwaltungsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1891.

Derselbe ist trotz des Wechsels im Präsidium bereits am 21. d. Mts. ausgegeben worden.*) Die schwierige Aufgabe, ein getreues und klares Bild der Gestaltung der Betriebsverhältnisse während eines ganzen Jahres auf einem Schienennetze von 7053 km, welches sich über zwei von einander getrennte Gebiete erstrekt, rechtzeitig zu liefern, ist auch heuer gelöst. Der diesjährige Bericht, welcher das 10. Jahr des Staatsbetriebes und das letzte der Leitung durch dessen Begründer, den Freiherrn von Czedik, behandelt, gewinnt noch dadurch an Interesse, dass auf die Ergebnisse des Personen- und Gepäckverkehrs während des Jahres 1891 der Zonentarif von maassgebendem Einfluss war, dessen Einführung zweifelsohne eine Erhöhung der Betriebsausgaben zur Folge gehabt hat. Die Ergebnisse erscheinen günstiger als vorhergesagt, besonders wenn die gewaltigen Leistungen auf den K. K. Staatsbahnen entgegengehalten werden.

Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In der am 26. April d. J. unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathspräsidenten Dr. Ritter von Rilke in Teplitz abgehaltenen 34. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft waren 43 Aktionäre anwesend, welche 9620 Aktien mit 936 Stimmen vertraten.

Der Vorsitzende begrüsst die Versammlung und berichtet, dass der Vizepräsident des Verwaltungsrathes Theodor Freiherr von Liebieg am 8. September 1891 gestorben ist. In einem warm empfundenen Nachrufe schildert der Vorsitzende die liebenswürdigen Eigenschaften des Verblichenen und seine treue Hingebung für die Interessen des gesellschaftlichen Unternehmens, dessen Verwaltung er seit dem Jahre 1872 als Mitglied und seit 12. November 1890 bis zu seinem Ableben als Vizepräsident des Verwaltungsrathes angehörte, welche ihm ein dauerndes Andenken sichern.

Weiter theilt der Vorsitzende mit, dass der K. K. Oberfinanzrath i. R. Dr. Ferdinand Maresch, welcher seit dem Jahre 1882 als Ersatzmann, und seit 12. Mai 1888 als Mitglied dem Revisionsausschuss ununterbrochen angehörte, am 1. August 1891 gestorben ist.

Auf Verlesung des Geschäftsberichtes verzichtend, votirte die Generalversammlung auf Antrag des Aktionärs Dr. Pokorny aus Anlass der in dem Rechnungsabschluss ausgewiesenen äusserst günstigen Resultate des Betriebes der Verwaltung, der Direktion und dem Beamtenkörper besonderen Dank.

Dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, wird dem Verwaltungsrath für den Rechnungsabschluss für 1891 das Absolutorium ertheilt.

Der vom Verwaltungsrath gestellte, von dem Direktor Herrn L. Schweigert vorgelesene Antrag, von dem im Jahre 1891 erzielten Reingewinn von 2 212 500,65 fl., dem Reservefonds 60 000 fl., zur Aktientilgung 34 005 fl., an 5 % Zinsen für die cirkulirenden 25 747 Aktien à 15 fl. 386 205 fl., dem Erneuerungsfonds mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden 300 000 fl., an statutenmässiger Tantieme dem Verwaltungsrath 133 604,54 fl. zuzuweisen, von dem Reste eine Superdividende von 15 %, d. i. je 45 fl. für 25 747 Stück Aktien und 1767 Genussscheine, daher zusammen 1 238 130 fl. zu zahlen und den Rest von 460 556 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1892 zu bestimmen, wird angenommen.

Zugleich theilt der Herr Vorsitzende mit, dass die diesjährige Dividende (60 fl. für die Aktie und 45 fl. für den Genussschein) schon ab 1. Juni l. J. flüssig gemacht werden wird.

Die in diesem Jahre ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder wurden wieder-, an Stelle des verstorbenen Freiherrn Theodor von Liebieg Dr. Franz Carl Stradal, Advokat in Teplitz, neugewählt.

Nachtragsübereinkommen bezüglich des Grenzbahnhofes Reitzenhain.

Ein Nachtragsübereinkommen wurde zwischen der Buschtêhrader Eisenbahn und der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen zum Vertrage vom Jahre 1879 geschlossen, nachdem der Königlich Sächsische Staatsfiskus die bisher der Buschtêhrader Eisenbahn zugehörige ideelle Hälfte des Grenzbahnhofes in Reitzenhain gegen einen auf 101 318 ℳ sich beziffernden Aufwand für sich erworben hat und somit zum ausschliesslichen Eigenthümer dieser Station, bezw. des Bahnhofes geworden ist. Nach diesem vom K. K. Handelsministerium genehmigten Uebereinkommen wird der Buschtêhrader Eisenbahn und ihrem Rechtsnachfolger die Benutzung des Bahnhofes Reitzenhain und seiner Anlagen in der bisherigen Weise zugestanden, wogegen ihr die Unterhaltungs-, Steuer- und Kostenerstattungspflicht obliegt, endlich hat sie den obgedachten Erwerbungsaufwand mit 4½ % an die Sächsische Staatsbahn zu verzinsen.

Die Einführung des Reformtarifes auf der Südbahn.

Wie wir im letzten Börsenberichte Nr. 32 S. 344 d. Ztg. mittheilten, haben bezüglich des auf der Südbahn herrschenden, von den der übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen abweichenden Tarifsystems Verhandlungen zwischen den Delegirten beider Regierungen stattgefunden; zwischen denselben ist ein volles Einverständniss erzielt worden. Der weitere Vorgang wird nun der sein, dass nach Genehmigung der seitens der Delegirten gefassten Beschlüsse durch die beiden Handelsministerien der Südbahn diese Beschlüsse mitgetheilt und dass hierüber einverständliche Verhandlungen eingeleitet werden. Nachdem die Südbahn von den Absichten der beiden Regierungen genaue Kenntniss hat, dürften diese Verhandlungen kaum allzu lange Zeit in Anspruch nehmen. Die Einführung des Reformtarifes seitens der Südbahn bedeutet für diese Gesellschaft, sowie für die allgemeinen Verkehrsinteressen einen nicht zu unterschätzenden Vortheil und insbesondere für letztere einen weiteren Schritt zur Vereinheitlichung des Tarifwesens.

Tarifermässigung für Weinreben auf der Südbahn.

Zur Unterstützung des durch die Phylloxera arg geschädigten Weinbaues mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende 1892 für Weinreben in jedem Gewichte sind im Verkehre zwischen sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn wesentlich ermässigte Frachtsätze, und zwar bei Beförderung als Eilgut die Sätze der Fracktgutserie II (statt des Eilguttarifes) und bei Beförderung als Frachtgut die Sätze der Frachtgutserie X (statt der Frachtgutserie II) zur Einführung gebracht.

Nichthaftung der Eisenbahn für die richtige Zustellung eines Avisos durch die Post (Schiedsspruch).

Das seitens einer Bahnstation durch die Post an den im Frachtbrief bezeichneten Adressaten gerichtete Aviso kam ihr mit dessen Namen unterfertigt zurück, welcher Name auch auf den Bezugsschein gesetzt wurde. Es zeigte sich jedoch, dass nicht der Adressat, sondern dessen Geschäftsnachfolger das Gut übernommen hatte. Nachdem dieser in Konkurs gerathen und der Aufgeber mit der Klage gegen den Adressaten abgewiesen wurde, so erhob er seinen Entschädigungsanspruch gegen die betreffende Bahnverwaltung, wurde aber auch vom Eisenbahn-Schiedsgerichte in Wien und zwar deshalb abgewiesen, weil eine Bahnverwaltung, die das Aviso für ein Frachtgut durch die Post zustellen lässt, nicht verpflichtet ist, zu prüfen, ob selbes dem richtigen Adressaten zugekommen ist. In der Begründung wird weiter ausgeführt: Zur Zustellung des Avisos durch die Post ist die Eisenbahn laut § 59 des Betriebsreglements ermächtigt und ist nicht verpflichtet, die Echtheit einer Unterschrift auf dem Bezugsscheine zu prüfen; § 59 schliesst übrigens nicht aus, dass der Bezug der Waare durch eine andere Person als durch den Adressaten selbst erfolgen könne, insofern sie ihre Ermächtigung hierzu in irgend einer Weise darthut; die Bahn war endlich anzunehmen berechtigt, dass die Post die richtige Adresse gefunden habe; die Verjährung

*) An anderer Stelle (S. 360) haben wir einen umfangreicheren Auszug aus demselben gegeben.

gegen die Post hat die Bahn nicht zu vertreten. (Jurist. Bl. Nr. 14 ex 1892.)

Das Projekt Leva-Lundenburg mit einer Zweigbahn.

Das Neutraer Komitat hat den seit langer Zeit projektirten Bau einer Eisenbahnlinie von Leva nach Lundenburg beschlossen und die diesbezüglichen Offerten der Firma G. Gregersen & Sohn angenommen. Die Kosten dieser Linie, deren Direktionssitz und Hauptstation Neutra sein wird, wurden einschliesslich der Zweigbahn Verebely-Ar.-Maroth mit 5 127 000 fl. präliminirt. Das Neutraer Komitat übernimmt Stammaktien im Betrage von 800 000 fl., das Barcser Komitat von 200 000 fl. Nennwerth.

Diese Bahnen sollen schmalspurig ausgeführt werden. Für den im Neutraer Komitate gelegenen Theil der von derselben Firma zu erbauenden schmalspurigen Linie Aranyos-Mazott-Privigye-Zsolna wurden 150 000 fl. bestimmt.

Subventionen für Böhmische Lokalbahnen.

Im Nachhange zum Berichte in Nr. 32 S. 343 d. Ztg. folgt die Aufzählung jener Bahnen, für welche die angesuchten Subventionen dem Landtage zur Entscheidung vorgelegt wurden. Vorerst die Bahn von Cercan über Modran nach Kuchelbad (Westbahn) mit einem Flügel von Mechenic nach Dobrisch. Die Länge dieser Bahn würde rund 76 km betragen; der Bauaufwand von 5 Millionen Gulden soll bedeckt werden: durch Stammaktien im Betrage von 750 000 fl., durch Prioritätsaktien im Betrage von 1 Million Gulden und durch Prioritätsobligationen im Betrage von 3,25 Millionen Gulden. Von den Interessenten ist die Abnahme von Stammaktien im Betrage von 500 000 fl. gesichert. Das Land soll die restlichen Stammaktien von 250 000 fl. übernehmen, und für die Prioritätsaktien und Obligationen soll auf Grund der von den einzelnen Bezirken übernommenen Garantie die Staatsgarantie gewährt werden. Der Landesausschuss beantragt die Bewilligung der ausgesprochenen Subvention von 250 000 fl. — Die Lokalbahn Neuhäus-Neubistritz ist schon im Jahre 1887 im Auftrage der Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen trassirt worden. Die Kosten dieser 28 km umfassenden Bahn sind mit 1 350 000 fl. präliminirt, und die Projektanten beanspruchen eine Subvention von 67 500 fl. Der Antrag des Landesausschusses geht dahin, es sei eine Landessubvention von 5 % der effektiven Bau- und Ausrüstungskosten zu gewähren. — Für die schon im Jahre 1882 trassirte Lokalbahn Beneschau-Wlaschim ist der Kostenaufwand mit 1,2 Millionen Gulden präliminirt und soll aufgebracht werden: durch Beiträge der Interessenten im Betrage von 195 000 fl., durch Landessubvention im Betrage von 80 000 fl. und durch Ausgabe von Prioritäten mit Staatsgarantie im Betrage von 924 000 fl. eventuell durch Staatssubvention. Der Landesausschuss befürwortet die Bewilligung von 80 000 fl. Landessubvention. — Für die Lokalbahn Humpoletz-Deutschbrod (Bauaufwand 1,06 Millionen Gulden) wird eine Landessubvention von 100 000 fl. beantragt; der Staat soll um eine Unterstützung im Betrage von 150 000 fl. angegangen werden. Die Interessenten zeichneten 50 000 fl. — Bezüglich der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz beantragt der Landesausschuss eine Erhöhung der Subvention von 70 000 fl. auf 80 000 fl. Der Bauaufwand ist mit 1,15 Millionen Gulden veranschlagt. Der Staat garantirt die Verzinsung der Prioritätsobligationen von 800 000 fl. und der Prioritätsaktien von 100 000 fl.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die fortgesetzten regierungsseitigen Verhandlungen über die den beiden Parlamenten vorzulegenden Entwürfe, betreffend die Valutaregulirung, halten die Spekulation in Athem. Da kein politisches Ereigniss dieselbe aufregte, so wurden die schlechten Wetterberichte aus Ungarn, dann die Getreidezufuhren aus Amerika, welche unsere Ausfuhr beeinträchtigen, und das von den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für März gegen das Vorjahr ausgewiesene Minus als Grund für die Abschwächung der Kurse einiger Bahnen angenommen. Darunter litten besonders die Aktien der Nordwestbahn (209,75), Elbethalbahn (230,50) und Südbahn (86,75); Buschtêhrader (Lit. A 1125, Lit. B 448) wurden stark realisirt; Ungarische Nordostbahn (197,50) reagirten im Kündigungswege. Etwas begehrter war Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2887), Galizische Carl Ludwigbahn (213,50) und Staatsbahn (284,50), besonders aber Leoben-Vordernberger Bahn (460) mit Rücksicht auf die Eröffnung der Linie Eisenerz-Vordernberg. Von Prioritäten erfreuten sich die 4prozentigen der Ungarisch-Galizischen, der Lemberg-Czernowitzer und der Kaschau-Oderberger Bahn, deren Kurse (93,50—93,70) beinahe übereinstimmen, einer grösseren Beachtung.

Aus der Schweiz.

Brienz-Rothhornbahn.

Ueber die finanzielle Situation dieses Unternehmens bemerkt der Verwaltungsrath in seinem soeben erschienenen Geschäftsbericht: Die Aufrechnung zum Schlusstermin — 31. Dezember 1891 — zeigt einen Ausstand in Aktienzahlungen von 352 100 Frcs., entfallend auf 1 256 Stück. Nach Anleitung des Obligationenrechts und der Statuten wurde mittelst Publikation vom 25. Februar d. J. zur Volleinzahlung der Aktien eine letzte Frist auf den 9. April 1892 festgesetzt, mit der Androhung, dass nach Ablauf derselben die säumigen Aktionäre ihrer Anrechte auf die Zeichnung der Aktien und der geleisteten Theilzahlungen zu Gunsten der Gesellschaft verlustig erklärt werden. Nun hat die Generalversammlung der Aktionäre am 16. April die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend Ergänzung des Aktienkapitals genehmigt. Diese Anträge lauten wie folgt: Die Bernische Bodenkreditanstalt, als an der Sanirung des Unternehmens mehrfach interessirt, leistet durch Verrechnung ihrer Kontokorrentforderung an die Gesellschaft die Einzahlung: auf 402 Stück, Rate 3—5 à 300 Frcs. = 120 000 Frcs. gegen Uebergabe der gleichen Zahl vollliberirter Aktien. Die übrigen 505 Stück, Rate 3—5 à 300 Frcs. = 151 000 Frcs. und 297 Stück, Rate 4—5 à 200 Frcs. = 59 600 Francs, zusammen 802 gegen Einzahlung von 210 900 Frcs., werden ebenfalls als vollliberirte Aktien aus dem Kreise der übrigen Betheiligten oder durch Dritte übernommen. Sodann stellt sich der Uebernahmekurs muthmaasslich auf etwa 270 Francs, je nachdem in der einen oder anderen Klasse noch Volleinzahlungen erfolgen sollten. Dabei ist freilich die Kaduzität der 53 Stück mit nur 20 % Einzahlung nicht berücksichtigt und angenommen, dass die verfallenen Theilzahlungen an den Uebernahmekurs der neuen Aktien zu verwenden seien. Durch die Beschlüsse der Generalversammlung dürfte nunmehr die Eröffnung auf Mitte Juni d. J. gesichert sein.

Strassenbahn in Zürich.

Im Jahre 1891 wurden 264 858 Personen mehr befördert als im Jahre 1890, wodurch die Einnahmen um 34 392 Frcs. erhöht wurden. Die Zahl der Reisenden betrug 3 049 790, also durchschnittlich für den Tag 8 356. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 409 173 Frcs., die der Ausgaben auf 314 315 Francs. Den Aktionären bleiben dabei 84 793 Frcs. zur Verfügung. Das Direktionskomitee beantragt bei der Generalversammlung 67 655 Frcs. (7 %) unter die Aktionäre zu vertheilen und 17 138 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Ende Dezember 1891 bestand das Personal der Strassenbahn aus 101 ständigen Angestellten, und 119 Pferde versehen den Dienst.

Seilbahn Paradiso-Salvatore.

Der Gesammtverkehr im Jahre 1891 steht hinter dem des Vorjahres zurück. Es wurden nämlich während des Jahres 1891 27 801 Reisende befördert, gegen 33 885 im Jahre 1890. An Waaren wurden im Verlauf des Jahres 15 030 kg transportirt, gegen 1 957 026 kg im Vorjahre. Im Jahre 1891 wurden 5 374 Züge abgelassen, worunter 342 Spezial- und 666 Dienstzüge. Der Nettoertrag für das Jahr 1891 beläuft sich auf 14 707,81 Francs, gegen 29 334,17 Frcs. im Vorjahre.

Lauterbrunnen-Mürren.

Obschon der Betrieb während der kurzen Zeit vom 14. August bis Mitte Oktober 1891 nur ein provisorischer war und namentlich im Anfang noch unter einer nicht unbedeutenden Konkurrenz zu leiden hatte, so wurde gleichwohl ein ganz befriedigendes Ergebniss erzielt. Die Einnahmen betragen aus dem Personenverkehr 36 939,95 Frcs., Gepäck und Güter 7 641,49 Frcs., Verschiedenes 369,10 Frcs., Total 44 950,54 Frcs. Die Ausgaben belaufen sich auf 22 673,58 Frcs., so dass ein Einnahmenüberschuss von 22 276,96 Frcs. verbleibt. Aus diesem Betriebsüberschuss wurde zunächst die Verzinsung des 4½ % Obligationenanlehens vom Tage der Betriebseröffnung an bestritten. Es bleibt demnach ein Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 12 317,77 Frcs. Der Verwaltungsrath beantragt nun folgende Verwendung desselben: Einlage in den Erneuerungsfonds 3 000 Frcs., Einlage in den Reservefonds 1 500 Frcs., Uebertrag auf neue Rechnung 7 817,77 Frcs.

Uetlibergbahn.

Das Jahr 1891 war für dieses Unternehmen nach dem Geschäftsbericht abermals ein unbefriedigendes. Die Gesammtbetriebseinnahmen sanken auf 89 398,31 Frcs. und zwar sowohl infolge der schlechten Witterung, als wegen der allgemeinen Ungunst der Zeitverhältnisse. Nicht zum mindesten wird aber dieser Rückgang im Lokalverkehr der immer noch unbefriedigenden Wirthschaftsführung auf dem Berge zugeschrieben. Am Baukonto wurden 180 000 Frcs. abgeschrieben, welche von der Sihlthalbahn theils für Abtretung des hälftigen Eigenthums an der Bahnstrecke, theils als Extraentschädigung für

die Mehrbetriebskosten, welche infolge dieser Abtretung erwachsen werden, vergütet werden.

Jura-Simplonbahn.

Der Verwaltungsrath hat als Nachfolger Martis in der Direktion den bisherigen Direktor der Waadtländischen Kantonalbank Herrn E. Ruchonnet erwählt.

Schynige Plattebahn.

Das Gesellschaftskapital besteht aus 2 000 000 Frcs. Aktien und 1 500 000 Frcs. Obligationen. Die Aktien stehen gegenwärtig auf 280 Geld und sind im ganzen schon mit 300 Frcs. einbezahlt, während die Obligationen voll liberirt sind. Von ersteren befinden sich seit der zweiten Einzahlung 4 Stück mit 400 Frcs. im Rückstand, während von der dritten Einzahlung her noch 44 Stück mit 4 400 Frcs. ausstehend sind. Die vierte und fünfte Einzahlung soll im Laufe dieses Jahres stattfinden. Die Kassarechnung weist folgende Posten aus: 130 000 Frcs. Vorrabeiten, 200 000 Frcs. Emissionskosten, Zahlung an die Bauunternehmer, welche die Ausführung à forfait zum Preise von 2 850 000 Frcs. übernommen haben, 1 389 972 Frcs., Verwaltungsspesen 11 925 Frcs., Obligationenzins 78 750 Frcs., Hotel Breitlauenen und Alpenrose 180 000 Frcs., Bankguthaben 767 471 Francs. Der Unterbau ist zum grössten Theil fertiggestellt und der Oberbau schreitet so vorwärts, dass die Linie zu dem festgesetzten Termin (1. Juli 1893) ohne Zweifel fertig wird.

Aus Spanien und Portugal.

Konzessionen.

Im Laufe des Jahres 1891 sind folgende Konzessionen ertheilt worden:

am 17. Februar: Bilbao-Lezama (Schmalspur) an J. de Urrutia;
„ 23. Februar: Valencia - Masamagrell - Rafelbunol (Strassenbahn mit gemischter Zugkraft) an J. V. Mateu;
„ 9. März: los Blancos-le Descargador (Schmalspur) an G. V. Torrens;
„ 10. März: Luchana-Munguia (Schmalspur) an M. de Lecanda;
„ 24. März: Valdepenas-la Calzada de Calatrava (Schmalspur) an P. Ortez de Zarate;
„ 18. April: Cantalojas-Olaveaga an die Eisenbahngesellschaft Bilbao-Portugalete;
„ 14. Juni: Valencia-Villanueva del Grao (Dampfbahn) an A. Guijarro;
„ 15. Juni: Deva-Elgoibar (Schmalspur) an M. Marti;
„ 15. Juli: San Sebastian-Deva an M. Marti;
„ 5. August: Zweigbahn der Linie Leon-Gijon nach Santa Marina an die Kohlengesellschaft von Turon;
„ 24. Oktober: Santander-Cabezon de la Sal (Schmalspur) an L. Pardo und Martin de Vial;
„ 24. Oktober: Puerta de las Palmas-Portugiesische Grenze (Strassenbahn) an die Sociedad Honra Extremenos.

Der Senat hat die Konzession für die zweigeleisige Schmalspurbahn Madrid-Turis (vergl. Nr. 21 S. 226 d. Ztg.) genehmigt.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

In einer am 9. März d. J. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes erstattete dessen Vorsitzender, Graf Burnay, über das Ergebniss der mit den Schuldscheininhabern gepflogenen Unterhandlungen Bericht. Die Vorsitzenden des Deutschen und des Französischen Ausschusses haben ihm erklärt, dass sie nur unter 2 Bedingungen Vertreter in den gegenwärtigen Verwaltungsrath abordnen würden; nämlich 1. wenn der Ausschuss eine Prüfung aller Bücher und sonstigen Urkunden der Gesellschaft vornehmen könne, um eine vollständige Vermögensaufstellung anzufertigen und genaue Kenntniss von den Geschäften der Gesellschaft zu gewinnen, und 2. dass man, falls die Gesellschaft den Zinsschein ihrer Schuldverschreibungen nicht einlösen könne, sich an die Regierung und Volksvertretung um Erlass eines Gesetzes wende, welches den Schuldscheininhabern solange die Verwaltung der Eisenbahn überträgt, bis die Zinsen ihrer Schuldverschreibungen vollkommen bezahlt sind. Bezüglich der ersten Bedingung hat die Versammlung beschlossen, den Schuldscheininhabern alle möglichen Aufzeichnungen zur Verfügung zu stellen, damit sie eine genaue Vermögensaufstellung anfertigen und einen Plan zur Neuordnung der Verwaltung ausarbeiten können. Die Verhandlung und Beschlussfassung über die zweite Bedingung wurde indessen auf eine spätere Sitzung vertagt.

Aus Russland.

Donezbahn: Betriebsresultate in 1891.

Nach den uns für das Jahr 1891 vorliegenden Daten gehört die Bahn zu den wenigen in Russland, welche eine bessere Betriebsthätigkeit aufzuweisen haben. Die Gesammteinnahme beläuft sich auf 3 475 674,37 R. (1890: 3 101 306,78 R. übersteigt, also die des Vorjahres um 374 367,59 R. Die von der Bahn verfrachteten Hauptartikel sind: Kohle, Salz und Getreide. Was die Kohlentransporte anlangt, so erreichten dieselben im Berichtsjahr, dank der Erhöhung des Zollschutzes von 40 % (= 3 Kop. auf 4,5 Kop. Gold), 89 219 497 Pud gegen 77 527 243 Pud in 1890 mit einem Gelderlös von 1 192 576 (1890: 1 031 709) R. Ueber Mariupol nach den Ufern des Schwarzen Meeres wurden im Berichtsjahr 10 Millionen mehr als im vergangenen befördert; im laufenden Jahre erwartet die Verwaltung eine Erhöhung von 15 Millionen Pud. Die Russische Kohle ist durch den Schutzzoll in der Lage, mit der Englischen in Odessa erfolgreich zu konkurriren. Im Berichtsjahr wurde zum ersten Mal seit Bestehen der Kohlenindustrie im Donezbecken nach Konstantinopel eine Partie von 1 500 000 Pud in Lieferung gebracht. Der Salztransport stellt sich auf 13 233 059 (1890: 12 795 901) Pud bei einer Einnahme von 284 073 (1890: 260 026) R. Grossen Vortheil hatte die Bahn durch die Regulirung der Getreidetarife, die ihr einen Mehrtransport von 40 % gegen 1890 und 50 % gegen 1889 verschafft hatte. Verfrachtet wurden in 1891 8 673 664 Pud gegen 6 142 206 Pud in 1890 und 4 768 359 Pud in 1889. Die Einnahme betrug 327 850 R. in 1891 gegen 290 160 R. in 1890 und 227 292 R. in 1889. Die Herabsetzung der Getreidetarife auf $^1/_{100}$ Kop. für das Pud und die Werst hat der Gesellschaft also nicht wesentlich geschadet. Die Salztarife werden auf eine regierungsseitige Verfügung gegenwärtig einer Revision unterzogen. Bei diesen Arbeiten, die von einer Kommission ausgeführt werden, sind merkwürdige Gesichtspunkte vertreten worden. So hat man z. B. genaue Erhebungen über die Produktionskosten des Salzes an den verschiedenen Produktionsstätten gemacht, um bei Aufstellung der Tarifsätze diese derart mit in Berechnung zu ziehen, dass am Konsumtionsorte die verschiedenen Salze gleich hoch zu stehen kommen. Es ist dies derselbe Gesichtspunkt, der auch zum Theil schon zur Geltung gebracht worden ist bei Feststellung der Getreidetarife, wobei man die Platzkosten der einzelnen Exporthäfen mit in Rechnung zog und damit die natürlichen Vorzüge der einzelnen Häfen künstlich ausglich. Es bleibt noch abzuwarten, wie schliesslich die Salztarife regulirt werden, denn bisher ist man noch nicht zu einem definitiven Entschluss gekommen.

Rybinsk-Bologojer Eisenbahn: Betriebsresultate.

Für die Rybinsk-Bologojer Eisenbahn müssen naturgemäss die Betriebsresultate des Jahres 1891 ungünstiger sein, da die Bahn fast ausschliesslich dem Getreidetransport von der Wolga dient. Da nun das Ausfuhrverbot auf Getreide erlassen wurde, so hatte das für die Rybinsk-Bologojer Bahn die schlimme Folge, dass das Korn statt auf den Strecken der Bahn auf dem billigeren Wasserwege zum Transport gelangte, da bestimmte Termine bei der Ablieferung desselben meist nicht einzuhalten waren. Die Gesammtverfrachtungen von dem Hafenplatze Rybinsk stellten sich deshalb auf 23 500 000 Pud gegen 27 500 000 Pud in 1890 und stehen dem Voranschlag für 1891 um 6 500 000 Pud nach. Die Getreidetransporte erreichten in 1891 die Ziffer von 13 000 000 (19 000 000) Pud und haben das Minderergebniss hauptsächlich herbeigeführt. Die Anzahl der beförderten Passagiere war um 3 000 gegen das Vorjahr geringer, hingegen ist die Einnahme aus dem Passagiertransport um 1 612 R. gegen das Vorjahr gestiegen. Die Gesammteinnahme beläuft sich auf 2 358 143 (2 736 355) R., so dass gegen das Vorjahr ein Minus von 378 212 R. zu verzeichnen ist. Dasselbe war in den Herbstmonaten relativ grösser und ist durch bessere Einnahmen gegen das Ende des Jahres, besonders im Dezember vermindert worden. Die Gesellschaft hat für das Aktien-Obligationskapital 1. und 2. Emission in Höhe von 23 000 000 R. die Aufwendungen in Metall zu leisten und dabei unter der Ermässigung des Wechselkurses zu leiden. Es wurden für 1 ℳ im Jahre 1891 rund 48 Kop. gegen 43 Kop. in 1890 aufgewendet.

Südwestbahn-Projekt Kelinowka-Dejoshnja.

Die Südwestbahn-Gesellschaft ist eifrig damit beschäftigt, ihr schon sehr ausgedehntes Schienennetz zu ergänzen und namentlich durch Erbauung kleiner Zufuhrbahnen den Magistrallinien Transporte reichlich zuzuführen. Im Augenblick liegt dem Ministerium der Verkehrsanstalten das Gesuch zur Bestätigung vor, von der Station Kelinowka, der Strecke Odessa-Kassatin, nach dem Dorfe Dejoshnja eine Zufuhrbahn erbauen zu dürfen.

Eisenbahn-Inspektionswesen.

Im Ministerium der Verkehrsanstalten wird eine durchgreifende Reorganisation des Eisenbahn - Inspektionswesens geplant.

Russische Eisenbahnen: Verkehrsergebnisse im Januar 1892.

Die Verkehrsergebnisse der Eisenbahnen Russlands für Januar 1892 liegen uns eben vor und finden wir in denselben

die folgenden näheren Daten über den Verkehr und die aus demselben erzielten Einnahmen. Im Berichtsmonate waren überhaupt im Betriebe 27 361 (27 238)*) Werst, davon waren Staatsbahnen 10 266 Werst und Privatbahnen 17 095 Werst (ausschl. der Bahnen Finnlands mit 1 759 Werst und Transkaspiens 1 343 Werst).

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnen Russlands ergibt nun das Folgende:

Es wurden befördert:

überhaupt	2 676 107	(2 383 754)	Personen
davon auf Staatsbahnen .	595 256	(514 831)	„
„ Privatbahnen .	2 080 851	(1 868 923)	„

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung:

überhaupt	294 712 000	(268 600 000)	Pud
davon auf Staatsbahnen .	85 837 000	(64 444 000)	„
„ Privatbahnen .	208 875 000	(204 156 000)	„

Aus diesem Verkehr sind vereinnahmt worden:

überhaupt	21 437 765	(20 911 533)	R.
davon auf Staatsbahnen .	6 732 298	(5 789 444)	„
„ Privatbahnen .	14 705 467	(15 1: 2 089)	„

Das ergibt eine Einnahme für 1 Werst Bahnlänge:

überhaupt von	784	(768)	R.
auf den Staatsbahnen von	648	(557)	„
„ Privatbahnen „	880	(891)	„

Zur Vergleichung der Einnahmen und des Verkehrs im Januar d. J. mit denjenigen der Vorjahre lassen wir nachstehende Tabelle folgen:

	Eisenbahnnetz Werst	Gesammteinnahme R.	Werst-einnahme R.	Passagiere	Frachtgut Pud
1888 .	25 276	20 538 628	813	2 146 990	265 127
1889 .	26 115	21 453 563	836	2 337 966	293 473
1890 .	26 554	21 776 439	820	2 518 756	283 954
1891 .	27 238	20 911 533	768	3 383 754	268 600
1892 .	27 361	21 437 765	784	2 676 702	294 712

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Bahnpolizeireglement § 53, Begriff: „Bahngebiet". Eisenbahnzufuhrweg.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch das . . . . (angefochtene) Urtheil sind die Angeklagten gemäss der §§ 53 und 62 des Bahnpolizeireglements vom 30. November 1885 verurtheilt worden, auf Grund der Feststellung, dass sie zu Kettwig von der Brücke den Weg des Eisenbahnfiskus von der Chaussee nach der Güterladestelle, welcher zufolge allgemeiner Anordnung der Bahnverwaltung von Fuhrwerken nur nach und von der Güterladestelle benutzt werden darf, dieser Anordnung entgegen von der Chaussee zum Lagerraum des A. K. befahren haben. — Die auf Verletzung des § 53 gestützte Revision kann keinen Erfolg haben. — Verfehlt ist die Rüge, dass der Vorderrichter den § 53 unter Verkennung des Begriffs „Bahngebiet" dadurch verletzt habe, dass der Zufuhrweg zur Güterladestelle noch als zum Bahngebiet gehörig angesehen worden sei, während das Bahngebiet nach Behauptung der Revision nur dasjenige Terrain umfassen soll, auf welchem der Betrieb stattfindet. Was unter „Bahngebiet" zu verstehen, ist im Bahnpolizeireglement nicht ausdrücklich definirt. Die Auslegung der Vorinstanz, dass hierüber nicht schon das Eigenthumsrecht der Eisenbahn, sondern die Zugehörigkeit und Beziehung zu dem eigenartigen Eisenbahnbetriebe entscheide und dass unter Umständen auch ein Zufuhrweg zum Bahngebiete gehören könne, erscheint weder nach dem Wortsinne, noch nach dem legislativen Grunde des § 53 a. a. O. als rechtsirrthümlich. Jedenfalls enthält das Bahnpolizeireglement weder in den von der Revision angezogenen §§ 4 und 72, noch überhaupt einen Anhaltspunkt für die Einschränkung des Bahngebietes durch Ausschliessung solcher Wege, welche bestimmungsmässig zu den Stationen und Güterladestellen führen, in dem Eigenthum der Eisenbahn stehen und recht eigentlich den Zwecken des Eisenbahnbetriebes dienen. Für das Gegentheil spricht vielmehr § 70: danach muss die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten uneingeschränkt „auf die ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen" sich erstrecken. Von dem angeführten Rechtsstandpunkte aus hat nun der Instanzrichter thatsächlich festgestellt, dass der fragliche Zufuhrweg des Eisenbahnfiskus bei Errichtung der Güterladestelle gleichzeitig mit dieser und als Zubehör, wenn nicht als Bestandtheil desselben angelegt worden sei. Ungerechtfertigt ist endlich die Rüge, dass die Bahnverwaltung zum Erlass jener Anordnung aus dem Grunde nicht berechtigt gewesen sei, weil der Weg nicht im unbeschränkten Eigenthum des Eisenbahnfiskus stehe und die Angeklagten ihre Befugniss zum Befahren desselben von der Chaussee zum Grundstück des A. K. aus einer dem letzteren angeblich zustehenden Gerechtsame herleiten. Das Recht, behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und beim Transport der Personen und Effekten die ihr nothwendig erscheinenden Anordnungen zu treffen, ist der Bahnverwaltung durch § 58 ganz allgemein eingeräumt; jedoch unterliegt dieses Recht der stillschweigenden und selbstverständlichen Beschränkung, dass die Anordnungen nicht mit Gesetzen oder Verordnungen in Widerspruch treten dürfen. Dagegen ist aus höheren Rücksichten des Gemeinwohles die Bahnverwaltung nicht behindert, bei Ausübung ihres Rechtes insoweit, als die Aufrechthaltung der Ordnung es nothwendig erscheinen lässt, in etwaige Privatrechte Dritter am Bahngebiete einzugreifen. Den dadurch Verletzten bleibt deshalb nur die Beschwerde und die Geltendmachung ihrer Rechte im Civilwege vorbehalten (§ 4 Ges. v. 11. Mai 1842). Im vorliegenden Falle hat nun der Instanzrichter ohne erkennbaren Rechtsirrthum in einer für das Revisionsgericht bindenden Weise thatsächlich festgestellt, dass die Bahnverwaltung die Anordnung behufs Aufrechthaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und für den Transport der Güter getroffen hat. Die Anordnung war folglich auch für die Angeklagten rechtswirksam. Da ein bewusst unbefugtes Handeln nicht zu den Voraussetzungen des § 53 a. a. O. gehört, vielmehr schon die blosse Nichtbefolgung des Verbots als ein Ungehorsam gegen die obrigkeitliche Anordnung absolut die Strafe des § 62 a. a. O. nach sich zieht, so kann es nicht darauf ankommen, ob die Angeklagten zum Befahren des Weges sich etwa für befugt gehalten haben." (Erk. des II. Strafsenats des Oberlandesgerichts zu Köln vom 18. Juni 1890; Pr. Eis. Arch. 1890 S. 1081.)

v. O. **Beamtenbestechung**. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Strafkammer hat in ihrem die Angeklagten freisprechenden Urtheile festgestellt, dass sie zwar dem Beamten D., welcher bei der Prüfung der Vertragsmässigkeit und Abnahmefähigkeit der von den Angeklagten gelieferten Tuche und bei der Feststellung des Ergebnisses dieser Prüfung und der Entscheidung über Abnahme oder Zurückweisung des Gelieferten betheiligt war, mit Bezug auf diese amtliche Thätigkeit ein Geschenk angeboten bezl. gewährt haben, dass sie jedoch nicht ein der Dienstpflicht des D. zuwiderlaufendes Verhalten, insbesondere nicht eine Bevorzugung der Angeklagten vor Anderen oder eine nur oberflächliche Prüfung herbeizuführen strebten, sondern dass sie nur bezweckten, eine unberechtigte Rigorosität bei Vornahme der Prüfung abzuwenden und den D. zu bestimmen, unter Wahrung voller Objektivität bei der Prüfung ein gewisses Wohlwollen walten zu lassen Die Feststellung, dass die Intention der Angeklagten darauf gerichtet und beschränkt gewesen, liegt auf thatsächlichem Boden. Die Annahme aber, dass hiermit D. nicht zu einem seiner Dienstpflicht zuwiderlaufenden und diese verletzenden Handeln habe bestimmt werden sollen, lässt einen Rechtsirrthum nicht erkennen." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 5. März 1891; Jurist. Wchschr. 1891 S. 234.)

*) Die in ( ) stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1891.

Verschiedenes.

Eine einheitliche Eisenbahnzeit für Mexiko

soll auf gemeinsames Vorgehen der Mexikanischen Eisenbahngesellschaften unter der Bezeichnung „National-Normalzeit" eingeführt werden.

Kurzer Prozess

wurde Ende März d. J. mit 6 Männern gemacht, welche im Begriffe waren, auf der Mexikanischen Centralbahn die Schienen zu lösen, wobei sie von der Polizei überrascht und niedergeschossen wurden.

Ueberfall eines Postzuges.

Am 30. März d. J. wurde ein Postzug der Georgia Pacificbahn angehalten und seiner Werthbriefe beraubt. Einige Räuber unterhielten während dessen ein ununterbrochenes Flintenfeuer, um die Zugreisenden einzuschüchtern. Der Postbeamte trug eine leichte Verletzung davon.

Die Ontario-Schiffseisenbahn.

Zum Zweck des Baues einer Schiffseisenbahn von einer Stelle des Ontariosees nach der Georgianbai des Huronsees hat sich eine Gesellschaft gebildet und bei der gesetzgebenden Körperschaft von Ontario die Korporationsrechte nachgesucht.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Dillenburg-Strassebersbach. Am 1. Mai d. J. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (rrh.) zu Köln-Deutz unterstellte Neubaustrecke Dillenburg - Strassebersbach mit den für den Personen- und Gepäck-, sowie Eil- und Frachtgutverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Frohnhausen (Dill), Wissenbach, Eibelshausen und Strassebersbach dem öffentlichen Verkehre nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die Stationen Eibelshausen und Strassebersbach werden gleichzeitig auch für den Privatdepeschen - Verkehr und die letztere Station ausserdem für die Abfertigung von Fahrzeugen eröffnet werden.

Die für die neuen Stationen mit dem Eröffnungstage zur Einführung kommenden Personen - Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze sind in dem Nachtrage VI zum Staatsbahn - Personentarife enthalten.

Ferner treten mit dem genannten Tage die für jene Stationen in den Güter- und Kohlentarifen nebst Nachträgen für den Lokalverkehr unseres Verwaltungsbezirks, den Rheinischen Nachbarverkehr, den Rheinisch - Niederdeutschen und den Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband sowie für die Staatsbahnverkehre Köln (rrh.) - Altona, -Erfurt und -Magdeburg vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze in Kraft.

Im Güter- und Vieh etc.-Verkehr mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Frankfurt a/Main und Hannover, sowie der Königlichen Militär-Eisenbahn zu Berlin, der Oldenburgischen Staats- und Oberhessischen Eisenbahnen werden der Frachtberechnung bis zur Aufnahme der genannten Stationen in die betreffenden Tarife die Tarifentfernungen der Station Dillenburg zuzüglich

12 km bei Eibelshausen,
6 „ „ Frohnhausen (Dill),
16 „ „ Strassebersbach und
8 „ „ Wissenbach

zu Grunde gelegt.

Köln, den 22. April 1892. (797)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt wird die an der Bahnstrecke Naumburg - Artern belegene Haltestelle Kirchscheidungen, welche bisher nur für den Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Berlin, den 29. April 1892. (798)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Eröffnung der Ringbahnstation Prenzlauer Allee. Am 1. Mai d. J. wird die neue zwischen Schönhauser Allee und Weissensee belegene Ringbahnstation „Prenzlauer Allee“ für den Personenverkehr eröffnet. Die bahnseitige Abfertigung von Reisegepäck nach und von der genannten Station ist ausgeschlossen.

Berlin, im April 1892. (MG799)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Güterverkehr Köln (rrh.)-Altona. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Ausnahmetarife etc., sowie Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. April 1892. (800)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für den Güterverkehr Basel Bad. Bahn und Waldshut-Ostschweiz ist mit Gültigkeit vom 15. Mai 1892 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie Frachtsätze für die Station Sisikon.

Karlsruhe, den 25. April 1892. (801)
Generaldirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen. Am 1. Mai d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Mauersteine von Krölpa-Ranis nach Blankenburg (Thüringen), Rudolstadt und Schwarza der Saalbahn in Kraft. Mit dem gleichen Tage finden die für Gera und Weimar der Weimar-Geraer Eisenbahn bestehenden Ausnahmesätze für gebrannte Mauersteine auch für Gera und Weimar, Preuss. Staatsb., Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. April 1892. (802)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Vom 15. Mai 1892 an finden die im Verbandsgütertarife, Theil II Heft I, vom 1. Mai 1887 bezw. im VI. Nachtrage dazu enthaltenen Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen) für Wien, Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, auch auf den Verkehr mit der Station Brünn der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Anwendung.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Brünn-Amsterdam gelten gleichzeitig auch für Brünn-Arnheim.

Dresden, am 25. April 1892. (803)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Kokes nach Donaurechtsseitigen Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn und der Westungarischen Lokalbahn Pressburg-Steinamanger tritt mit dem 1. Mai d. J. ein neuer Ausnahmetarif (Heft III für den Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr) mit durchweg ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Neu einbezogen in diesen Verkehr sind die Stationen der Lokalbahn Pressburg-Steinamanger und eine Anzahl Stationen der Ungarischen Staatseisenbahnen.

Aufgehoben werden durch diesen Tarif:

1. der Ausnahmetarif vom 1. April 1888 nebst dessen Nachträgen I bis V für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der: a) Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L.), b) Mährischen Transversalbahn, c) Lokalbahnen Schwechat-Mannersdorf etc., d) Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. Janos) u. vormaligen Ungarischen Westbahn;
2. der Ausnahmetarif vom 1. Februar 1886 nebst dessen Nachträgen I bis IX für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft, Wien-Pottendorf - Wr.-Neustädter Bahn, K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Die Frachtsätze des letzteren Tarifes nach den Stationen der Südbahn-Gesellschaft Nagy-Marton, Agfalva, Czenk, Lövö, Bück u. Oedenburg, welche in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen sind, bleiben noch bis Ende Juni d. J. in Geltung.

Druckabzüge des Heftes III sind von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,25 ℳ zu beziehen.

Breslau, den 27. April 1892. (804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1889 ein neuer Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona (einschliesslich der Kreis Oldenburger Eisenbahn), Berlin, Breslau (einschliesslich der Breslau-Warschauer Eisenbahn), Bromberg, Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn), Erfurt (einschliesslich der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn), Frankfurt a/M., Hannover (einschliesslich der Farge-Vegesacker, Warstein-Lippstadter und Hoyaer Eisenbahn), Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), Magdeburg (einschliesslich der Neuhaldensleber Eisenbahn), sowie der Oldenburgischen Staatseisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Tarifs käuflich zu haben sind.

Soldin N/M., den 26. April 1892. (805)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-gesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln(rrh.) etc.-Bromberg. Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Ausser Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Tariftabellen und der bestehenden Ausnahmetarife enthält derselbe Entfernungen für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Köln (rrh.) und Bromberg, sowie einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl der Spezialtarife 1 und 2 für den Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Eisen-Versandstationen nach Danzig und Elbing zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen und zur Verwendung beim Bau von Seeschiffen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 25. April 1892. (806)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für die Abfertigung von Gütern des Spezialtarifs III und von Giesserei-Roheisen zwischen Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. ein direkter Tarif zur Einführung (20 ₰), welcher von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden kann.

Strassburg, den 21. April 1892. (807)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Verkehr Frankfurt a/M.-Breslau. Am 16. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs,
2. Entfernungen für 2 in den Verkehr neu einbezogene Stationen, sowie neue theilweise ermässigte Entfernungen für 2 Verkehrsstellen des Direktionsbezirks Breslau,
3. Aenderungen bezw. Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die am Verkehr betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 23. April 1892. (808)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II — Heft 1 vom 1. Oktober 1890. Vom 1. Mai d. J. ab wird Station Rosdzin in den Ausnahmetarif Nr. 39 B Eisenschlacken und Erze aufgenommen. Als Frachtsätze gelten diejenigen für Kattowitz mit einem Zuschlage von 0,01 ℳ für 100 kg.

Breslau, den 25. April 1892. (809)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Mit dem 1. Mai 1892 gelangt der Nachtrag 1 zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891 zur Ausgabe.

Derselbe enthält ausser einigen bereits anderweitig veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. neue Entfernungen für die Stationen Breitenheide, Hartmannsfeld, Jeseritz, Schönbrück und Wiedersee des Bezirks Bromberg einerseits und sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits;
2. neue Entfernungen für Hangelsberg und Kunnersdorf bei Kamenz, Kerkwitz und Peitz H. S. G. (Peitz-Forsthaus) des Bezirks Berlin einerseits und sämmtlichen Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn andererseits;
3. anderweite Entfernungen für Kamenz und Seidenberg des Bezirks Berlin einerseits und einigen Stationen des Bezirks Bromberg etc. andererseits;
4. Ausdehnung des Ausnahmetarifs 1 B (jetzt 1) für den Versand von Frachtstückgütern zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf die Seehafenstation Crampas-Sassnitz des Bezirks Berlin;
5. neue bezw. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc., Holz etc. und Flachs zu den Ausnahmetarifen 2, 3 und 4 A;
6. beschränkende Bestimmung zum Ausnahmetarif 19 für Wegebaumaterialien betreffs des Verkehrs mit Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn:
7. anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 23 für Düngemittel etc.;
8. Berichtigungen etc.

Bromberg, den 16. April 1892. (810)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Mai 1892 treten für die Beförderung von Schleifholz des Ausnahmetarifs 2 C direkte Frachtsätze zwischen Deisenhofen, Otterfing und Sauerlach einerseits und Merseburg andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Erfurt, den 25. April 1892. (811)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif Heft 2 für den Sächsisch-Thüringischen Verband erscheint am 1. Mai d. J. der Nachtrag V, welcher ausser z. Th. bereits früher durchgeführten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften etc. und der Ausnahmetarife etc. abgeänderte Entfernungen für den Verkehr der Sächsischen Staatsbahnstationen Görlitz i. Schles., Kamenz i. Sachsen und Zittau enthält. Der Nachtrag ist von Ende April d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 24. April 1892. (812)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag 9 zum Staatsbahngütertarif Hannover-Elberfeld zur Einführung. Derselbe, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und der bisher erschienenen Nachträge enthält, liegt bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zur Einsicht und zum Kauf aus.

Hannover, den 26. April 1892. (813)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Gütertarif, Heft 1 und 2. Am 1. Mai d. J. werden in den Verbandsverkehr aufgenommen:

1. die Station Eversburg der Oldenburgischen Staatsbahn mit den für die Station Piesberg des Direktionsbezirks Hannover bestehenden Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife,
2. die Station Langelsheim des Direktionsbezirks Magdeburg mit den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife für die Station Oker desselben Bezirks. Die für den Verkehr der Station Langelsheim mit den Stationen Maastricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahn in Kraft tretenden Frachtsätze gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn.

Elberfeld, den 23. April 1892. (814)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten für die Stationen Leipzig, Thüringer und Eilenburger Bahnhof, sowie Zeitz Preuss. Staatsb. im Verkehr mit verschiedenen Stationen der Württembergischen Staatsbahnen abgeänderte Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. April 1892. (815)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verband. Für die im Heft 1 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1891 auf den Seiten 5 und 6 unter 1c und III bis VI vorgesehenen Umwege, welche bisher nur gegen Entrichtung der Zuschlagsfracht für die Mehrstrecke gewählt werden konnten, werden die angegebenen Zuschläge vom 1. Mai d. J. ab nicht mehr erhoben.

Strassburg, den 22. April 1892. (816)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Bromberg. Am 1. Mai d. J. wird zum Staatsbahngütertarif Elberfeld-Bromberg vom 1. Juli 1890 der Nachtrag V herausgegeben. Durch denselben wird u. a. ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs I und II nach Danzig transit und Elbing transit eingeführt und ausserdem der für die Verkehrsbeziehung Schwelm-Stolp bestehende Ausnahmefrachtsatz für Schwefelkies sowie die für den Verkehr der Stationen Amalienhütte, Carlshütte, Laasphe, Ludwigshütte und Wilhelmshütte (Lahn) mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bestehenden Sätze des Ausnahmetarifs für Giesserei-Roheisen mit Gültigkeit vom 1. August d. J aufgehoben.

Elberfeld, den 27. April 1892. (817)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung roher Baumwolle in ganzen Wagenladungen von 10 t nach Waltenhofen finden vom 1. k. Mts. an direkte Ausnahmefrachtsätze im Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehr von Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Lübeck L. B. und Stettin Anwendung.

Auf Befragen ertheilen die Güterabfertigungen der genannten Stationen Auskunft.

Hannover, den 23. April 1892. (818)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Der in den Nummern 12 und 23 der V.-Z. l. J. angekündigte neue Schlesisch-Süddeutsche Verbands-Gütertarif, nämlich

Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, und
Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg
gelangt am 1. Juli l. J. zur Einführung und sind die beiden Tarifhefte um den Preis von je 70 ₰ bei den Verkaufsstellen des Tarifs zu erlangen.

Aufgehoben werden

a) durch das vorbezeichnete Tarifheft Nr. 1:
   1. der Schlesisch-Süddeutsche Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1 vom 1. Januar 1885 nebst Nachträgen — ausnahmlich des Verkehrs mit Sosnowice loco und transit, hiewegen siehe nachfolgende besondere Bestimmung — sowie Theil II, Heft Nr. 3 vom 1. September 1889 nebst Nachträgen bezüglich der Frachtsätze für die Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen;
   2. der Thüringisch-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen;
   3. der Thüringisch-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. September 1891 nebst Nachtrag I bezüglich der Frachtsätze für die Stationen Kerkwitz und Peitz H. S. G.;
   4. der Ostpreussisch-Bayerische Verbands-Gütertarif vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen;

b) durch das vorbezeichnete Tarifheft Nr. 2:
   1. der Schlesisch-Süddeutsche Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1885 nebst Nachträgen — ausnahmlich des Verkehrs mit Sosnowice loco und transit, hiewegen siehe nachfolgende besondere Bestimmung — sowie Theil II, Heft Nr. 3 vom 1. September 1889 nebst Nachträgen bezüglich der Frachtsätze für die Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen;
   2. der Mitteldeutsche Verbands-Gütertarif, Heft Nr. 6 vom 1 März 1885;
   3. die im Mitteldeutschen Verbands-Gütertarif, Heft Nr. 6 vom 1. August 1891 und Heft Nr. 7 vom 1. November 1886 nebst Nachträgen für die Stationen Kerkwitz und Peitz H. S. G. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze.

Die Entfernungen und Frachtsätze der seitherigen Tarifhefte Nr. 1 und 2 für den Verkehr mit Sosnowice loco und transit bleiben bis zum Inkrafttreten des neuen Deutsch-Sosnowicer Verbands-Gütertarifs unverändert in Geltung.

München, den 23. April 1892. (819)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. ab werden in den von Stationen der Weichselbahn nach Danzig und Neufahrwasser am 1. August 1891 eingeführten Holztarif die diesseitigen Stationen Deutsch-Eylau und Soldau einbezogen. Die für die Deutsche Strecke zur Anwendung kommenden Markfrachtsätze sind bei den genannten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Die Direktion (J820)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn

Am 1. Mai d. J tritt im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg für die Beförderung von Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II (Maschinen ausgenommen) von den Eisenversandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) nach den Stationen Danzig (lege Thor, Olivaer Thor und Weichselbahnhof), sowie Elbing des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg ein Ausnahmetarif in Kraft und zwar:

a) für solche Sendungen, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen nachgewiesen wird und
b) für solche Sendungen von Eisen und Stahl einschliesslich Panzerplatten, deren Verwendung zum Bau von Seeschiffen nachgewiesen wird.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung gelangen, geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Ausnahmetarif auch bezogen werden kann, nähere Auskunft.

Köln, den 30. April 1892. (821)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr für Oesterreich Insoweit im Ausnahmetarife Nr. 14 für Reis und Reismehl des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Februar 1891 bezw. im hierzu gehörigen Nachtrage I die Schleppbahngebühr für die Umschlagsplätze Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz mit 10 ₰ pro 100 kg angegeben erscheint, wird dieselbe auf 5 ₰ pro 100 kg ermässigt. Diese Ermässigung tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ mit Gültigkeit im Kartirungswege in Kraft.

Wien, den 25. April 1892. (822)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

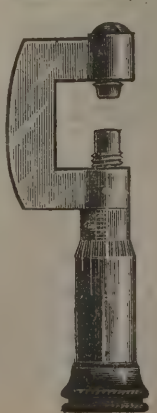
Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: S. Gray, Köln a/Rh.

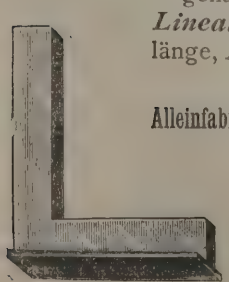
Sommersemester 3. Mai. **Anhalt. Bauschule Zerbst** Wintersemester 7. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, sowie Fachschule für Eisenbahn-, Strassen und Wasserbautechniker Reifeprüfung vor Staats-Prüfungs-Commission
Kostenfreie Auskunft durch die Direktion.

Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, Damm-Aschaffenburg (Bayern)

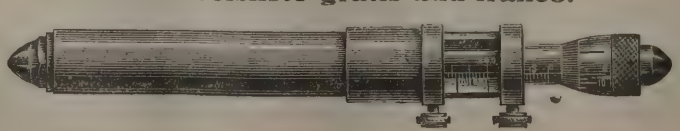
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube, Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen





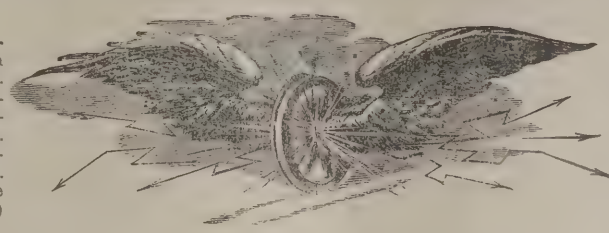
Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).
Illustrirte Preisliste gratis und franco.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 35. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Mai 1892.

Inhalt:

Nochmals die Kleinbahnen.

Vereinsmittheilungen:
- Rundschreiben.

Aus dem Deutschen Reich:
- Vorberathung des Sekundärbahn-Gesetzes.
- Kleinbahnen.
- Betriebsreglement.
- Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen
- Aenderung von Stationsnamen.
- Hessische Ludwigsbahn.
- Kiel-Flensburger Eisenbahn.
- Lübeck-Büchener Eisenbahn
- Ostpreussische Südbahn.
- Pfälzische Eisenbahnen.

Aus Frankreich:
- Betriebseröffnung.
- Konzessionsertheilung.
- Konzessionsübertragung.
- Viergeleisiger Ausbau der Strecke La Roche-St. Florentin.
- Umbau des Lyonner Bahnhofes in Paris.
- Einnahmen der Bahnen von allgemeinem Interesse in 1891.

Aus Italien:
- Eröffnungen.

Aus Grossbritannien:
- Die Lancashire- und Derbyshire-bahn.

Urtheile des Reichsgerichts:
- Erkenntniss vom 19/2. 1891.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.

Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nochmals die Kleinbahnen.

Ueber die Anlage von Kleinbahnen sind in letzter Zeit einige recht bemerkenswerthe Aufsätze und besondere Schriften erschienen, in denen sich deutlich das Interesse widerspiegelt, welches diesem Gegenstande nunmehr auch bei uns in weiten Kreisen entgegengebracht wird. Während in den betreffenden Auslassungen einmüthig die Ueberzeugung ausgedrückt wird, dass die Kleinbahnen berufen seien, unser ganzes Wirthschaftsleben, besonders unsere Landwirthschaft und die von derselben abhängigen Industriezweige zu fördern und zu kräftigen, scheint über die Frage, wie und durch wen diese Bahnen zu erbauen und zu betreiben sein möchten, noch erhebliche Meinungsverschiedenheit obzuwalten. Wenn wir daher an dieser Stelle auf den Gegenstand nochmals zurückkommen, so sind wir uns zwar bewusst, dass wir dem Leser wesentlich Neues nicht bringen und anderswo bereits Gesagtes zum Theil wiederholen, wie aber überall beim Widerstreit der Meinungen schliesslich Erspriessliches nur gedeiht nach gegenseitigem Austausch der Gedanken, so kann auch eine mehrfache Erörterung der Kleinbahnfrage nur von Nutzen und dem Ganzen förderlich sein. Sollten die nachfolgenden Zeilen zu einem kleinen Theile hierzu beitragen, so würde ihr Zweck erreicht sein.

Es sei uns gestattet, unsere Besprechung anzuknüpfen an den Aufsatz in Nr. 24 S. 253 d. Ztg., welcher den nämlichen Gegenstand behandelt. Daselbst wird, nachdem bemerkt worden ist, dass die Verwaltung der Nebenbahnen des Staates sich im allgemeinen zu theuer stelle, der weitere Vorwurf erhoben, dass vielfach schon beim Bau der nicht selten gar nicht wieder gut zu machende Fehler begangen werde, dass in dem Bestreben nach Sparsamkeit Steigungen vorgesehen werden, welche die Leistungsfähigkeit der später zu verwendenden Lokomotiven auf das Allerungünstigste beeinflussen. Es wird dann hinzugefügt, dass bei Ausführung einer grösseren Nebenbahn eine Mehrausgabe von 50—100 000 ℳ gar nicht in Betracht kommen könne gegenüber Vortheilen, welche sich später beim Betriebe herausstellen, und auf den Unterschied hingewiesen, den es bedeutet, ob eine dreigekuppelte Lokomotive höchstens 40 oder 80—100 Achsen fortschleppe.

Den hier dem ausführenden Techniker gemachten schweren Vorwurf des Mangels an Umsicht, welcher durch den Hinweis

auf eine „grössere“ Nebenbahn kaum gemildert wird, möchten wir nicht ganz unwidersprochen lassen. Wenngleich auch uns Eisenbahnen — und nicht nur Nebenbahnen, sondern auch Hauptbahnen — bekannt sind, deren ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse beim Betriebe recht unangenehm empfunden werden, so wollen wir bei einer Kritik derselben doch nicht vergessen, dass Eisenbahnanlagen überhaupt vielfach eine Entwickelung genommen haben, an welche früher nicht gedacht werden konnte, dass im besonderen einzelne Nebenbahnen, welche anfänglich nur als Stichbahnen zum Anschluss an gewerbliche Etablissements oder nach abgelegeneren Ortschaften erbaut worden sind, durch Fortsetzung bis zum Anschluss an den Bahnhof einer anderen Hauptbahn ihren ursprünglichen Charakter oft fast vollständig verloren und denselben nur insoweit bewahrt haben, als sie noch als Nebenbahnen im Sinne der Bahnordnung vom 12. Juni 1878 betrieben werden. Solche Anlagen gewinnen alsdann als Verbindungslinien zweier Hauptbahnen eine erhöhte Bedeutung für den Verkehr und erscheinen, lediglich durch die Brille des „Betriebstechnikers“ betrachtet, in recht ungünstigem Lichte, während sie, wenn man ihre Entstehung und historische Entwickelung berücksichtigt, ein wohlgelungenes Werk darstellen. Sobald man sich bei der Beurtheilung gegenwärtig hält, dass es sich bei der Herstellung von Nebenbahnen meist in erster Reihe darum handelt, entlegene Gegenden mit mässigem Verkehr aufzuschliessen und mit den grösseren Verkehrsgebieten in Verbindung zu bringen, wird man auch das Bestreben, diese Bahnen entsprechend ihrer geringeren allgemeinen Bedeutung billig zu bauen, als durchaus berechtigt anerkennen müssen.

Billiger Bau und bequemer Betrieb bilden aber gewissermaassen Gegensätze, welche nur bis zu einem bestimmten Grade mit einander in Einklang gebracht werden können, und obgleich auch wir mit dem Verfasser des Aufsatzes in Nr. 24 d. Ztg. wünschen, dass „Bau- und Betriebstechniker ohne Eifersucht mit einander arbeiten mögen“, so sind wir auch andererseits überzeugt, dass ihre gemeinsame Thätigkeit weniger darin bestehen wird, mit nicht zu sehr beschränkten Mitteln nunmehr eine möglichst bequeme Eisenbahnverbindung herzustellen, als vielmehr darin, so billig wie nur irgend angänglich eine Anlage zu schaffen, welche dem jeweiligen Bedürfnisse entspricht. Dass hierbei besondere Wünsche des Betriebstechnikers öfters unberücksichtigt bleiben müssen, ist klar.

Gerade bei der Anlage von Kleinbahnen wird, wenn ihre Entwickelung überhaupt gehörig in Fluss kommen soll, die Rücksichtnahme auf billigen Bau den Verzicht auf wünschenswerthe Erleichterungen für den Betrieb oft gebieterisch erheischen, denn bei manchen derselben wird schon die Aufbringung eines auch nur mässigen Anlagekapitals sehr schwierig sein. Wer je Gelegenheit gehabt hat, bei der Gründung derartiger Unternehmungen mitzuwirken, weiss, welches Kopfzerbrechen die Beschaffung des Baukapitals in der Regel verursacht, ziehen doch schon die Verhandlungen des Staates mit den interessirten Gemeinden und Körperschaften sich öfters jahrelang hin, wenn nur die kostenfreie Hergabe des zum Bau der Nebenbahn erforderlichen Grund und Bodens in Frage kommt. Um wie viel schwieriger und umständlicher wird sich erst die Sache gestalten, wenn es sich nicht nur um den geringfügigen Betrag der Grunderwerbskosten, sondern um die Bereitstellung des ganzen Baukapitals handelt.

Der Herr Minister Thielen hat gelegentlich der Verhandlungen über die diesjährige Nebenbahnvorlage im Abgeordnetenhause erklärt, dass der Preussischen Staatsregierung zur Zeit Anträge auf Herstellung von 17 000 km Nebenbahnen vorliegen, welche einen Kostenaufwand von 2,5 Milliarden und zu ihrer Erbauung einen Zeitraum von 80 Jahren erfordern würden, wenn nicht anders die Anforderung der Geldmittel für diesen Zweck ins Ungemessene sich steigern sollte. Das Verlangen nach Eisenbahnen ist also sehr stark. Von anderer Seite wird das Bedürfniss noch als ein viel grösseres bezeichnet und schon begegnet man Kundgebungen, welche die baldige Herstellung von 25 000, ja selbst 50 000 km neuer Bahnen in Preussen als eine Nothwendigkeit bezeichnen. Mögen solche Wünsche vielleicht zu weit gehen, so ist doch jedenfalls so viel sicher, dass noch vieles und zwar recht bald geschehen muss, wenn unsere Industrie und Landwirthschaft in solchen Distrikten, welche eine unmittelbare Eisenbahnverbindung noch nicht besitzen, konkurrenzfähig erhalten werden sollen.

Wer die Verhältnisse aufmerksam beobachtet, wird nur mit einer gewissen Wehmuth wahrnehmen, wie beispielsweise die Bewohner enger Gebirgsthäler, in denen früher reges gewerbliches Leben herrschte und Hammerwerk an Hammerwerk sich anreihte, ihre alten Heimstätten verlassen und in der Nähe der Eisenbahnen sich ansiedeln. Sollen diese Thäler, welche einstmals die ersten und hauptsächlichsten Pflegstätten echten Gewerbefleisses bildeten, nicht völlig veröden, so müssen neue Verkehrswege geschaffen werden, damit die Rohmaterialien, deren die Industrie bedarf, billiger bezogen und die fertigen Erzeugnisse bequemer in den Verkehr gebracht werden können. Das gleiche Bedürfniss liegt für die Landwirthschaft vor. Auch sie erhebt laut den Ruf nach Schaffung neuer und Verbesserung vorhandener Wege, damit sie der Kosten, welche weite mühselige Transporte auf primitiven Wegen verursachen, enthoben und in den Stand gesetzt wird, ihre Produkte besser zu verwerthen, durch bequemeren und billigeren Bezug künstlicher Düngemittel den Ertrag des Bodens zu steigern und auf diese Weise den Wettkampf mit anderen Gegenden aufzunehmen

Wie kann nun hier wirksam Abhilfe geschaffen werden? Dass dies auf dem bisher betretenen Wege durch die Anlage theurer Haupt- oder Nebenbahnen nicht geschehen kann, wird wohl allseitig anerkannt. Nebenbahnen, welche mit einem Kostenaufwande von 120 000 bis 150 000 ℳ für 1 km hergestellt werden, erfordern zur Deckung der Betriebskosten und Verzinsung des Anlagekapitals alljährlich hohe Beträge, welche aus den Verkehrseinnahmen meist nicht bestritten werden können. Sie werden alsdann zu lästigen Kostgängern in dem Budget der Gesammtverwaltung und hören auf, wirklich zweckentsprechende Anlagen zu sein. Nehmen wir an, dass in Preussen noch etwa 20 000 km Eisenbahnen herzustellen seien, so würde bei derartig hohen Anlagekosten das gesammte erforderliche Baukapital so bedeutend werden, dass es — wenn überhaupt — so doch nur in dem Zeitraum vieler Jahre allmählich aufgebracht werden könnte, und damit würde für viele Gegenden die Hilfe zu spät kommen.

Sparsame Wirthschaft im Verkehrswesen erfordert vor allen Dingen Einrichtungen, welche ermöglichen, dass alle Nebenkosten, insbesondere diejenigen für das Zu- und Abrollen der Güter, auf ein Geringstes herabgemindert werden. Es gilt daher, die Eisenbahnen bis unmittelbar an die Betriebsstätten heranzuführen, an welchen die Züge nach Bedürfniss anzuhalten und das nämliche Geschäft zu übernehmen haben, welche jetzt das Landfuhrwerk besorgt. Diese Bedingungen kann die normalspurige Eisenbahn, an welcher von vielen Seiten noch starr festgehalten wird, nicht erfüllen, wir müssen vielmehr in ausgedehntem Maasse zu dem Bau von schmalspurigen Eisenbahnen übergehen, welche sich in weit vollkommenerer Weise für diese Zwecke eignen.

Es kann nicht unsere Absicht sein, hier nochmals alle diejenigen Vorzüge einzeln aufzuführen, welche die Schmalspurbahn auszeichnen; dieselben sind schon so vielfach beschrieben und können als bekannt vorausgesetzt werden. Nur mag es gestattet sein, einige Einwendungen hier kurz zu widerlegen, welche von den Gegnern der Schmalspurbahn gemeiniglich erhoben werden Hier kommt in erster Reihe in Betracht die Umladung der Güter von den Wagen der schmalspurigen auf diejenigen der normalspurigen Eisenbahn. Diese allerdings nicht wegzuleugnende Verkehrserschwerniss, welche mit dem von uns vorhin verfochtenen Grundsatz, dass thun-

lichst alle Nebenkosten vermieden werden sollen, in einem gewissen Widerspruche steht, wird in ihren schädlichen Wirkungen vielfach überschätzt und kann im übrigen durch zweckentsprechende Ueberladevorrichtungen ganz bedeutend abgeschwächt werden Sie ist thatsächlich für viele Frachtgüter nur eine scheinbare, denn wir können auch jetzt öfters betrachten, wie Frachtgüter der verschiedensten Art, z. B. Holz, Steine, Zuckerrüben usw. mit Landfuhrwerk zum Bahnhof gefahren, dort vorläufig in grösseren Mengen auf eigens zu diesem Zwecke gepachteten Plätzen und Grundstücken gelagert und erst später zu gelegener Zeit auf die Eisenbahnwagen verladen werden. Die Versender nehmen also hier freiwillig eine Arbeit auf sich, welche zeitraubender und mühseliger ist als das Umladen von Bahn zu Bahn. Gegenüber dieser Manipulation wird mitunter der Transport auf der Schmalspurbahn noch einen Gewinn darstellen, denn wenn diese Art, wie wir verlangen, bis unmittelbar an die Stätte der Erzeugung oder des Verbrauchs der Frachtgüter geführt wird, so erübrigt jede zwischenzeitliche Lagerung. Dabei ist allerdings Voraussetzung, dass die Eisenbahnverwaltung Erleichterungen für den Verkehr schafft, soweit es der Betrieb nur irgend gestattet, dass namentlich keine erschwerenden Bedingungen an die Herstellung von Anschlussgeleisen geknüpft werden. Soll die Kleinbahn ihren Zweck vollkommen erfüllen, so muss es dem Besitzer eines einzelnen Gehöftes oder einer einzelnen gewerblichen Anlage, wenn nicht in unmittelbarer Nähe derselben im allgemeinen Verkehrsinteresse ein öffentlicher Verladeplatz errichtet wird, gestattet sein, eine kleine Flügelbahn zu bauen, und sobald erst erkannt sein wird, welcher Entwickelung im einzelnen die Schmalspurbahn fähig ist, wird auch das Vorurtheil schwinden, welches gegen dieselbe heute noch vielfach besteht. Das Bedürfniss nach Anschlussgeleisen, sei es, dass sie zur dauernden, sei es, dass sie nur zur vorübergehenden Benutzung hergestellt werden, in gleichem Maasse mittelst normalspuriger Eisenbahnen zu befriedigen, ist unmöglich. Dieselben verursachen wegen ihrer geringeren Schmiegsamkeit stets umfangreicheren Grunderwerb und kostspieligen Unterbau, wodurch die Anlagekosten für Anschlussgeleise in der Regel derartig gesteigert werden, dass sie nur dort sich rechtfertigen lassen, wo entsprechende Massentransporte zu bewältigen sind.

Wir möchten ferner eines anderen nicht zu unterschätzenden Vortheils Erwähnung thun, welcher der Schmalspurbahn eigenthümlich ist und in der Verwendung des Wagenparks wurzelt. Bei den normalspurigen Nebenbahnen bleiben alle diejenigen weitläufigen Vorschriften zu beachten, welche über die Wagenbenutzung bei den Hauptbahnen bestehen, aber für den bei den Kleinbahnen in Betracht kommenden beschränkten Verkehr eine schwere Belästigung bilden. Die schmalspurige Nebenbahn dagegen, welche ihre eigenen Betriebsmittel besitzt und über dieselben allein verfügt, ist der weitläufigen Förmlichkeiten, welche die Einbeziehung in das grosse allgemeine Eisenbahnnetz unwillkürlich im Gefolge hat, überhoben und wird dadurch befähigt, auch in dieser Beziehung den Anforderungen gerecht zu werden, welche der Verkehr erhebt.

Wir haben ferner der noch vielfach verbreiteten, irrthümlichen Ansicht entgegenzutreten, dass die Schmalspurbahn sich hauptsächlich nur für hügliges und gebirgiges Gelände eigne, dass dagegen im Flachlande, wo Schwierigkeiten des Terrains den Bau einer Bahn nicht behindern, die normalspurige Eisenbahn zu wählen sei. Unseres Dafürhaltens sollten für die Entscheidung der Frage, ob eine Eisenbahn nach dem normal- oder schmalspurigen System zu erbauen sei, nicht blos die Bildungen des Geländes, sondern, falls nicht etwa höhere militärische Rücksichten anderes gebieten, in erster Reihe die Verkehrsverhältnisse maassgebend sein. Wie nun das Verlangen nach einem höher entwickelten Eisenbahnsystem überall dort gerechtfertigt erscheint, wo von vornherein ein reger Personen- und Güterverkehr in Aussicht steht, so wird man sich zweckmässig mit der beschriebenen Anlage begnügen, wo die gesammten Verkehrsmengen gering sind und sich in absehbarer Zeit auch nicht wesentlich vermehren werden, wo ferner der Personenverkehr nur einen bescheidenen Raum einnimmt. Für diesen einfachen Verkehr, welcher gerade in den landwirthschaftlichen Distrikten unserer Norddeutschen Tiefebene vorherrscht, wird die schmalspurige Eisenbahn immer zweckmässige Anwendung finden.

Durch die Benutzung vorhandener Landstrassen zur Verlegung der Schienengeleise wird in vielen Fällen der Bau der Kleinbahn nicht unbedeutend verbilligt werden können, jedoch gilt es auch hier, manche, sowohl bei Fachleuten als bei Laien zur Zeit noch bestehende Vorurtheile zu überwinden. Das Bewusstsein, die Eisenbahn auf einem besonderen eigenen Bahnkörper zu besitzen und von dem Eigenthümer des Weges unabhängig zu sein, hat für den Techniker etwas Bestechendes und bietet dem Gutsbesitzer die Beruhigung, dass seine Pferde nicht so leicht scheu werden, welches für ihn schwerer wiegt als alles andere. Wir verkennen keineswegs die Vortheile, welche die Loslösung der Eisenbahn von dem Wege bietet, schätzen aber nicht minder hoch die Ersparnisse, welche mit der Benutzung einer Chaussee oder eines Landweges für den Unterbau der Eisenbahn meist erzielt werden. Die öfters von den Gegnern leicht hingeworfene Behauptung, dass die ganze Bahnanlage durch die Grunderwerbskosten nicht so wesentlich mehr vertheuert werde, kann einer schärferen Kritik nicht Stand halten, denn zu den Kosten für den Grund und Boden treten noch diejenigen für Erdarbeiten, Verbreiterung der Brücken und Durchlässe, Veränderung der Zufahrten zu den Grundstücken usw. hinzu, welche in der Regel das Mehrfache der ersteren betragen und in ihrer Gesammtsumme alsdann die Anlagekosten ganz wesentlich beeinflussen. Innerhalb der Ortschaften wird das Geleis der Kleinbahnen doch meistens in die Strasse verlegt werden müssen, weil es sonst nicht möglich sein wird, die Halte- und Ladestellen dort anzulegen, wo sie bequem für den Verkehr liegen; man wird also genöthigt sein, die vermeintlichen Uebelstände gerade an solchen Punkten willig zu ertragen, an welchen sie am empfindlichsten wirken. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, dass 20 000 km Kleinbahnen auf eigenem Bahnkörper, selbst wenn man die Breite desselben nur zu durchschnittlich 6 m annimmt, eine Fläche Landes von rund 50 000 Morgen beanspruchen, welcher der wirthschaftlichen Benutzung würden entzogen werden.

Wenn wir nun noch der Vollständigkeit halber einen Punkt in die Erörterung ziehen, nämlich denjenigen, welcher die Wahl der Spurweite betrifft, so halten wir für alle diejenigen schmalspurigen Eisenbahnen, auf welchen Personen- und Viehverkehr stattfindet, eine Spurweite von 1 m für zweckmässig und ein Herabgehen unter dieses Maass nicht wohl zulässig, da es sonst zu schwierig wird, den Wagen die für diesen Verkehr erwünschten Abmessungen zu geben. Dagegen können für Bahnen, welche nur dem Transport bestimmter Güter wie z. B. Holz, Steine usw. dienen sollen, auch geringere Spurweiten manchmal wünschenswerth, und wird die Frage von Fall zu Fall besonders zu entscheiden sein.

Die für die Aufstellung des Entwurfs einer Kleinbahn auszuführenden rein technischen Vorarbeiten werden hiernach in denjenigen Fällen, in welchen die Benutzung vorhandener Wege für den Unterbau von vornherein als ausgeschlossen gilt, den gleichen Raum wie die Hauptbahnen einnehmen, während im anderen Falle die nöthigen Unterlagen für die Entwurfsbearbeitung meist aus den Lage- und Höhenplänen der betreffenden Wege werden gewonnen werden können. Die Arbeit vereinfacht sich also alsdann sehr. Dahingegen wird man in jedem Falle ganz besondere Sorgfalt der Ermittelung der Verkehrsmengen zuzuwenden haben, wenn man eine einigermaassen zuverlässige Rentabilitätsberechnung aufstellen und über den wirthschaftlichen Erfolg der Anlage nicht später arge Enttäuschungen erleben will. Empirische Formeln, wie sie von Launhardt u. a. entwickelt sind und für die Berechnung des voraussichtlichen Ertrages bei grösseren Bahnanlagen

einen guten Anhalt geben, versagen bei den Kleinbahnen, welchen nur der Verkehr aus einem beschränkteren Gebiete zufällt, ihren Dienst vollkommen. Man sollte daher niemals unterlassen, sich der Mühewaltung zu unterziehen, örtlich die Transportmengen auf das Genaueste festzustellen, eine Arbeit, welche zwar zeitraubend und umständlich ist, aber reichliche Früchte trägt. Sobald man sich ein klares Urtheil darüber gebildet hat, welche Massen auf einer Bahn zu bewegen sein werden, kann die richtige Wahl der Lokomotiven, des Oberbaues usw. nicht mehr schwer fallen.

Noch eine Frage steht im Vordergrund der Diskussion, wer nämlich den Bau und Betrieb der Kleinbahnen übernehmen soll? Soweit wir Urtheile hierüber gelesen und gehört haben, herrscht Einstimmigkeit darüber, dass der Staat den geeigneten Unternehmer nicht abgeben kann, da jede einzelne Kleinbahn mehr oder weniger ihren eigenartigen Charakter tragen wird, und daher ihre Verwaltung in diejenige des grossen Staatsbahnnetzes nicht hineinpasst, für welches nun einmal einige tiefgreifende allgemeine Verwaltungsgrundsätze nicht entbehrt werden können. Andererseits gehen aber die Meinungen darüber, wer die Kleinbahnen ausbauen soll, wenn der Staat sich hierzu nicht bereit findet, noch sehr weit auseinander. Während der eine die Bildung einer Aktiengesellschaft unter der Oberleitung der Provinzialorgane empfiehlt, schlägt ein anderer die genossenschaftliche Bildung von Bau- und Betriebsgesellschaften vor, ein Dritter bezeichnet dagegen als das Ideal die Uebernahme des Baues und Betriebes durch die Kreise, welche sich das erforderliche Baukapital durch eine Anleihe zu beschaffen haben würden. Ziemlich verbreitet scheint die Abneigung gegen die Bildung von Aktiengesellschaften durch Privatunternehmer zu sein; aber wir meinen, man wird auch diese nicht entbehren können, sondern in ausgiebigem Maasse mit heranziehen müssen, da wir uns ohne sie als treibendes Element eine kräftige Entwickelung der Kleinbahnen nicht gut vorstellen können. Es wird uns eingewendet werden, dass der sogenannte Unternehmergewinn den Bau der Bahnen unnöthig vertheuert, vielleicht wird auch ein Wiederaufblühen ungesunden Gründerthums als Schreckbild an die Wand gemalt, und so sehr auch wir davon überzeugt sind, dass Unternehmer und Grosskapital nicht aufs Land kommen, um nur aus reiner Menschenfreundlichkeit Eisenbahnen zu bauen, sondern um klingenden Gewinn einzuheimsen, so halten wir auch andererseits die Aufgabe nicht für schwierig, die Angelegenheit in solche Bahnen zu leiten, dass sie nicht zu schwindelhaften Unternehmungen ausgebeutet werden kann.

Die Aufgabe, welche in dem Ausbau der Kleinbahnen noch der glücklichen Lösung harrt, ist eine so grosse und vielseitige, dass es der Mitwirkung vieler bedarf, um dies Feld der Thätigkeit zu bestellen. Mögen wir auch hier des Sprichwortes eingedenk bleiben, dass das Bessere oft der Feind des Guten ist, und wir das Gute nicht verscheuchen dürfen, weil das Bessere nicht erreichbar ist. Nur wenn die Kräfte, welche sich in den Dienst einer Sache stellen, sich frei entfalten und in ehrlichem Wettbewerb mit einander ringen können, kann man eines guten Ausgangs gewärtig sein. Handeln wir in der für unser ganzes Vaterland so wichtigen Frage der Entwickelung der Kleinbahnen in diesem Sinne, und der Erfolg kann nicht ausbleiben!

Breslau, im April 1892.

E. Peters,
Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 710 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, sowie nachrichtlich an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des § 24 der Vereinssatzungen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1132 vom 25. v. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend Neubearbeitung des Uebereinkommens über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1444 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen), betreffend Beigabe eines Erlaubnissscheines für Gegenstände, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, im Verkehre nach und durch Belgien (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1493 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VI. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1524 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und an die Rumänische Staatsbahn, Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 6./7. April d. J. in Köln abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 2. Juni d. J. in Dresden stattfinden) (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Vorberathung des Gesetzentwurfs, betr. die Erweiterung usw. des Staatseisenbahn-Netzes.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses beendete am 28. v. Mts. die Vorberathung des Sekundärbahngesetzes (vergl. Nr. 27 S. 283 d. Ztg.). Zunächst wurde die Forderung von 10 Millionen Mark zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen bewilligt. Dann wurde eine vom Abg. Hammacher beantragte Resolution folgenden Wortlauts angenommen: „Die Regierung aufzufordern, die Mittel zu den für die Erneuerungsbauten von Bahnhöfen erforderlichen Bedürfnissen nicht im Wege der Anleihe, sondern auf dem des Etats zu beschaffen.“ Ein weitergehender Antrag, auch den Bau zweiter Geleise, Anschaffung von neuen Betriebsmitteln und alle Erneuerungsbauten durch den Etat (unter Ausschluss von Anleihen) aufzubringen, wurde abgelehnt. Der Rest des Gesetzentwurfs wurde debattelos angenommen. Darauf beschloss man schriftliche Berichterstattung über den Theil der Verhandlungen, der durch die obigen Resolutionen hervorgerufen worden ist.

Kleinbahnen.

Das Abgeordnetenhaus trat am 26. v. Mts. in die erste Berathung des Gesetzentwurfes über die Bahnen unterster Ordnung (vergl. Nr. 23 S. 241 d. Ztg.). Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, Staatsminister Thielen, leitete die Verhandlungen mit folgenden Worten ein: Ich glaube, der Verpflichtung überhoben zu sein, den Gesetzentwurf über die Bahnen unterster Ordnung, welcher das Hohe Haus heute beschäftigen wird, ausführlich zu begründen, mich vielmehr, abgesehen von einigen einleitenden Worten, auf die dem Gesetzentwurfe mitgegebene Denkschrift, sowie die Erörterungen in der Kommission und im Plenum des Herrenhauses beziehen zu dürfen, auf Grund deren das Herrenhaus mit einigen Abänderungen, denen die Regierung zustimmen konnte, den Gesetzentwurf angenommen hat. Die Aufnahme, welche der Entwurf bisher im Lande und namentlich auch in der Presse gefunden hat, ist im allgemeinen eine günstige und zustimmende gewesen, insbesondere nachdem die nach zwei entgegengesetzten Richtungen entstandenen Befürchtungen durch die Erklärungen, welche der Finanzminister und ich wiederholt abgeben konnten, hinweggeräumt worden sind. Diese Befürchtungen gingen einerseits dahin, als ob die Regierung mit der Vorlage dieses Gesetzentwurfes die Absicht verbände, sich der Pflicht des weiteren Ausbaues der Nebenbahnen zu entziehen, andererseits dahin, als ob nunmehr die Regierung den Ausbau der Nebenbahnen grundsätzlich und ausschliesslich für sich vorbehalten und dem Privatkapital und Privatunternehmen nur die Bahnen unterster Ordnung zuweisen wolle. Nach beiden Richtungen hin waren wir in der Lage, diese Befürchtungen als unbegründet zurückweisen zu können. Die Regierung darf daher wohl mit Recht annehmen, dass der Entwurf einem allgemeinen Bedürfnisse entspricht, welches um so dringender wird, als wir in der Entwickelung unserer Bahnen sowohl absolut, wie auch im Verhältniss zu unseren Nachbarn zurückgeblieben sind. Wir bedienen uns der Vortheile, welche die Beförderung der Lasten auf metallischer Grundlage auch bei kürzeren Entfernungen gewährt, nicht in dem Maasse zur Verringerung unserer Transportkosten, wie die von Jahr zu Jahr sich schwieriger gestaltenden Konkurrenzverhältnisse dies angemessen erscheinen lassen. Ebenso wenig wie die grossen Privatbahnen seinerzeit mit dem Bau und Betrieb bei

den Bahnen unterster Ordnung sich befasst haben, konnte auch nach Durchführung der Verstaatlichung die Staatseisenbahn-Verwaltung die Herstellung derartiger kleiner Bahnen als ihre Aufgabe betrachten. Abgesehen davon, dass die materiellen wie die personellen Kräfte des Staates bis auf den heutigen Tag und noch auf lange Jahre hinaus vollständig mit dem Ausbau und der Ergänzung des grossen Eisenbahnnetzes voll und ganz beschäftigt sind, musste sich die Regierung auch darüber klar sein, dass der nun einmal von der grossen Eisenbahnverwaltung, insbesondere wenn sie sich in den Händen des Staates befindet, unzertrennliche Apparat von Vorschriften, Einrichtungen und nicht zum wenigsten von Anschauungen nicht geeignet ist, ein Unternehmen in Ausführung zu nehmen, das nur gedeihen und seiner Aufgabe gerecht werden kann, wenn es unter freier Entfaltung seiner Kräfte sich dem individuellen Bedürfniss von Land und Leuten anpasst. Hierzu will der vorliegende Gesetzentwurf die Hand bieten und die Wege ebnen, und zwar dadurch, dass die Bahnen unterster Ordnung, wie sie der Gesetzentwurf bezeichnet, in ihrer Entstehung möglichst vereinfacht, ihre Konzessionirung dezentralisirt, die ihnen im öffentlichen Interesse aufzuerlegenden Lasten erleichtert, ihre Verhältnisse zu den öffentlichen Strassen, zu den Voll- und Nebenbahnen, wie auch den Bahnen ihresgleichen geregelt werden, und endlich der etwa zur Wahrung des allgemeinen Interesses im vereinzelten Falle nothwendig werdende Erwerb durch den Staat an solche Bedingungen geknüpft wird, die eine gerechte Ausgleichung der an das Unternehmen sich knüpfenden öffentlichen und privaten Interessen gewährleistet. Bei Aufstellung des Gesetzentwurfes hat die Regierung sich darauf beschränken zu sollen geglaubt, in thunlichst knapper und klarer Fassung die Ansichten des Gesetzgebers grundsätzlich darzulegen, und auf einzelne Vorschriften nur insoweit sich einzulassen, als dies zur Erreichung des vollen Zweckes nothwendig erschien. Die Regierung glaubte hierdurch der freien und gesunden Entwickelung der in Rede stehenden Verkehrswege, welche dem Gesetzentwurfe unterzuordnen sind, und die in ihrer Form und in ihrem Wesen auf das Mannigfaltigste sich gestalten werden, sowie ihrer Anpassung an die individuellen öffentlichen Verhältnisse besser dienen zu sollen, als durch eine ins einzelne gehende Kasuistik. Wenn je bei einem Gesetz die Handlung wichtiger ist, als der Buchstabe desselben, so muss dieses meines Erachtens von dem vorliegenden Gesetzentwurf gesagt werden. Die Regierung wird nach ihren Kräften bemüht sein, und wenn es im einzelnen Falle sich als unumgänglich erweisen sollte, auch mit ihren finanziellen Kräften, den Bahnen unterster Ordnung fördernd zur Seite zu stehen. Insbesondere kann ich namens der Staatsbahnverwaltung die Versicherung abgeben, dass dieselbe mit Rath und That der Entstehung, dem Bau und dem Betriebe der Bahnen unterster Bedeutung sich hilfreich erweisen, und dass sie die Entfaltung derselben im allgemeinen, wie auch in ihrem eigenen Interesse mit Freuden begrüssen wird. Im Falle der Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfes gibt sich die Regierung der Hoffnung hin, dass insbesondere die wirthschaftlichen und kommunalen Kreise die Förderung der Bahnen unterster Ordnung kräftig in die Hand nehmen werden, unter Zuhilfenahme des Privatkapitals, dass in Zukunft unter voller Aufrechterhaltung des Staatseisenbahnsystems und des weiteren Ausbaues des Staatseisenbahnnetzes, neben demselben und in Ergänzung desselben sich Deutsches Kapital wieder in steigendem Maasse dem Bau und dem Betriebe Deutscher Schienenwege zuwenden wird. — Die von allen Seiten des Hauses beifällig aufgenommene Vorlage wurde schliesslich einer Kommission von 21 Mitgliedern zur Vorberathung überwiesen.

Betriebsreglement.

Der „Reichsanzeiger“ schreibt: In den Zeitungen war vor kurzem von bevorstehenden Verhandlungen zwischen Deutschen und ausländischen, insbesondere Oesterreichisch-Ungarischen, Schweizerischen usw. Eisenbahnverwaltungen zwecks Herstellung übereinstimmender Tarifschemas und gleichmässiger Tarife die Rede. Diese Notizen beruhen augenscheinlich auf Irrthümern und Verwechselungen. Soviel wir wissen, haben zwischen der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung lediglich Verhandlungen über eine gleichmässige Gestaltung der innerstaatlichen Betriebsreglements stattgefunden, welche bereits im November 1891 abgeschlossen sind, so dass der für Deutschland festgestellte Entwurf schon dem Bundesrath vorliegt. Die Aenderung des Betriebsreglements bedingt auch eine Abänderung der zugehörigen Zusatzbestimmungen, über deren möglichst gleichmässige Gestaltung zwischen den betheiligten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen noch berathen wird. Ebenso müssen die allgemeinen Bestimmungen der internationalen Tarifverbände, welchen zur Zeit das Betriebsreglement des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zu Grunde liegt, aus Anlass der in Aussicht genommenen Einführung des Berner Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr umgearbeitet werden, und die betheiligten Bahnen sind, soweit bekannt, mit den Vorarbeiten hierzu gleichfalls beschäftigt. Endlich sind noch verschiedene an dem Mitteleuropäischen Eisenbahnverkehr betheiligte Verwaltungen zur Bildung eines Centralausschusses für allgemeine Angelegenheiten in den Deutsch- (bezw. Belgisch-Niederländisch-) Oesterreichisch-Ungarischen Verkehren zusammengetreten, wesentlich in der Absicht, zur Vereinfachung des Geschäftsganges eine gemeinsame Erörterung der den verschiedenen Verbänden gemeinschaftlichen Fragen von einiger Bedeutung eintreten zu lassen. Da einige Deutsche und ausserdeutsche Verwaltungen vorerst die Theilnahme an diesem Ausschuss abgelehnt haben, so lässt sich nicht übersehen, ob und inwieweit es dem Centralausschuss gelingen wird, seine Aufgabe zu erfüllen. Auf die Aenderung des bestehenden Deutschen Tarifschemas oder gar der Tarifsätze haben alle diese Berathungen keinen Einfluss.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. d. Mts. ist an der Strecke Neustadt a. D.-Meyenburg der Haltepunkt Sarnow für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist die neue zwischen Schönhauser Allee und Weissensee belegene Ringbahnstation „Prenzlauer Allee“ für den Personenverkehr eröffnet worden. Die bahnseitige Abfertigung von Reisegepäck nach und von der genannten Station ist ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern belegene Haltestelle Kirchscheidungen, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet war, ist am 1. d. Mts. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, ist ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke von Wunstorf nach Bremen belegene Station Nienburg führt fortan die Bezeichnung „Nienburg (Weser)“ und die an der Bahnstrecke Rheda-Lippstadt belegene Station Langenberg die Bezeichnung „Langenberg (Westfalen).“

Hessische Ludwigsbahn.

In der am 26. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem 6 928 014 ℳ betragenden Ueberschuss 4²/₃ % Dividende (wie im Vorjahre) mit 5 222 000 ℳ zu vertheilen, 950 000 ℳ (gegen 800 000 ℳ im Vorjahre) dem Erneuerungsfonds zuzutheilen, 198 398 (192 670) ℳ als persönliche Gewinnantheile zur Vertheilung zu bringen, 250 000 (200 000) ℳ der Ruhegehaltskasse der Beamten zu überweisen und den Rest von 307 616 (314 744) ℳ auf neue Rechnung zu übertragen. Der Verwaltungsrath wurde zur Geldbeschaffung für Erweiterungen und den Bau der Nebenbahn Flonheim-Wendelsheim unter Genehmigung der bereits erfolgten Aufwendungen ermächtigt.

Kiel-Flensburger Eisenbahn.

In der am 27. v. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung ist beschlossen worden, dass unter Beschränkung der Anleihe zweiter Priorität auf die Summe von 400 000 ℳ eine jährlich mit ½ % und den ersparten Zinsen zu tilgende Anleihe dritter Priorität von 500 000 ℳ aufgenommen werde. Die gesammte Prioritätsschuld der Gesellschaft wird alsdann 1 700 000 ℳ betragen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Direktion theilt uns mit, dass der Ausschuss der Gesellschaft in seiner Sitzung vom 28. v. Mts. beschlossen hat, die Dividende der Aktien zum Nennwerthe von 600 ℳ für das Jahr 1891, vorbehaltlich der Genehmigung des Abschlusses durch die Generalversammlung, auf 6³/₄ % (gegen 7½ % im Vorjahre) festzusetzen.

Ostpreussische Südbahn.

In der Generalversammlung gab der Geschäftsbericht nur hinsichtlich der Petition an das Abgeordnetenhaus auf Umwandlung der Prioritätsobligationen der Gesellschaft zu einer kurzen Debatte Veranlassung. Im übrigen genehmigte die Generalversammlung den vorgelegten Abschluss und ertheilte dem Verwaltungsrath und der Direktion Entlastung.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht hat das Jahr 1891 nach Deckung der Zinsen und Tilgungsbeträge der Prioritätsanlehen, der Aktienzinsen und der fusionsmässigen Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Reinertrag von 913 376 ℳ geliefert.

Dieses Ergebniss bleibt hinter demjenigen des Vorjahres um 309 205 ℳ zurück, da der Steigerung der Betriebseinnahmen von 1 196 097 ℳ eine Erhöhung der Betriebsausgaben von 1 324 616 ℳ gegenübersteht und für Verzinsung und Tilgung ein Mehrbetrag von 180 686 ℳ aufzuwenden war.

Die Mehrerträgnisse haben sich bei sämmtlichen Einnahmequellen, am stärksten aber bei dem Güterverkehre im engeren Sinne, d. h. ausschliesslich des besonders verrechneten Saarkohlenverkehres, ergeben. Das bezügliche Mehr beträgt nämlich gegen die Einnahme des Vorjahres 605 999 ℳ und gegen den Voranschlag 385 186 ℳ.

Der Personenverkehr hat gegen das Budget 100 130 ℳ, gegen das Vorjahr 332 746 ℳ mehr ertragen. Etwa 140 000 ℳ dieser Mehreinnahme entfallen auf die im Jahre 1891 vollständig zur Eröffnung gelangten schmalspurigen Lokalbahnen; ferner hat der starke Verkehr von Pilgern nach Trier mit einer Einnahme von rund 60 000 ℳ —, sowie der Besuch der internationalen elektrischen Ausstellung zu Frankfurt a/M. auf den Personenverkehr fördernd gewirkt, so dass ungeachtet des ausserordentlich starken Verkehres, welche der günstigere Ausfall der Weinlese des vorhergehenden Jahres im Gefolge hatte, die vorbezeichnete beträchtliche Ertragsmehrung eintreten konnte.

Beim Kohlenverkehre aus den Saargruben ist eine Steigerung der Produktion und der Abfuhr über die Pfälzischen Bahnlinien zu begrüssen gewesen, welche beim Voranschlage mit einer Mehreinnahme von 120 000 ℳ in Rechnung gezogen worden war, die sich jedoch in Wirklichkeit noch um weitere 76 000 ℳ erhöht hat, so dass die Gesammtmehrung gegen das Vorjahr 196 670 ℳ betrug.

Die „anderen Quellen“ zeigen bei wechselnden Mehr- und Mindereinnahmen einen bleibenden Mehrertrag von 60 682 ℳ, welcher auf höheren Aktivzinsen aus Geldbeständen des Betriebes und grösserem Reingewinne der Regiesteinbrüche beruht.

Die Betriebsausgaben des Jahres 1891 haben gegen das Budget eine Erhöhung von 187 686 ℳ oder von 1,49 % erfahren, welche Ueberschreitung gegenüber einer die Ziffern des Voranschlages um 2,79 % übersteigenden Mehreinnahme erklärlich ist und ausschliesslich auf diejenigen Titel entfällt, deren Ausgaben die Kosten des Zug- und Fahrdienstes darstellen und daher durch die Bewältigung des erheblich gesteigerten Verkehres unmittelbar bedingt sind. Weit erheblicher als gegen den Voranschlag, bei dessen Aufstellung auf die für Personal und Material aufzuwendenden Mehrkosten zum grössten Theile bereits Rücksicht genommen werden konnte, sind die Betriebsausgaben gegen diejenigen des Vorjahres gestiegen. Die bezügliche Erhöhung beläuft sich auf 1 324 616 ℳ und vertheilt sich mit rund 546 000 ℳ auf die direkten und indirekten persönlichen, mit 778 000 ℳ auf die verschiedenen sachlichen Ausgaben.

Im laufenden Jahre ist für Verzinsung und Tilgung der bereits begebenen Prioritätsanlehen eine Mehrausgabe von 121 671 ℳ zu bestreiten und wird sich dieser Betrag durch die bereits eingeleiteten und der Beschlussfassung der Generalversammlung unterliegenden Erhöhungen des Bau- und Einrichtungskapitals der 3 Gesellschaften noch um weitere beträchtliche Summen erhöhen. Für die eigentlichen Betriebsausgaben dürfte zwar im Jahre 1892 eine Steigerung nicht zu erwarten stehen, nachdem einige der wichtigeren Betriebsmaterialien, wie Schienen und Kohlen, im Preise etwas gefallen sind. Dieser Rückgang ist jedoch nicht gross genug, um allzu hohe Erwartungen in Bezug auf eine ausgiebige Herabminderung der Betriebskosten entstehen zu lassen; ebenso kann auf eine Abnahme der Personalausgaben nicht gerechnet werden, sofern nicht ein ganz bedeutender Verkehrsrückgang zu Arbeiterentlassungen und Personalverminderungen in grösserem Umfange nöthigen sollte.

Die Betriebseinnahmen andererseits werden sich kaum auf der Höhe derjenigen des Vorjahres erhalten können. Im gesammten Güterumschlage ist eine rückläufige Bewegung unverkennbar eingetreten. Schwächerer Verkehr bei gesteigerter Zinslast und voraussichtlich gleich hohen Ausgaben lassen sonach für das Jahr 1892 ein gleich günstiges Ergebniss wie dasjenige des Vorjahres nicht erwarten.

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 4 897 430 ℳ, aus dem Güterverkehr 11 611 186 ℳ, aus dem Kohlenverkehr 3 720 652 ℳ und aus sonstigen Quellen 2 070 284 ℳ, zusammen 22 299 552 ℳ. Die Betriebsausgaben erforderten 12 793 371 ℳ, die Verzinsung des Prioritätenkapitals 4 252 318 ℳ, die Tilgung desselben 1 160 143 ℳ und die Verzinsung des Aktienkapitals 2 064 811 ℳ, mithin ergibt sich ein Aktivrest von 2 028 909 ℳ, welcher wie folgt verwendet werden soll: Garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn 1 115 533 ℳ, auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse 456 688 ℳ, Reserve zur Verfügung der Verwaltung 50 000 ℳ, zur Vertheilung einer Superdividende von $^4/_5$ % gleichheitlich nach dem Nominalwerthe sämmtlicher Aktien der vereinigten Gesellschaften (58 648 Stück à 6,86 ℳ) 402 325 ℳ und Zuweisung an die Ruhegehaltskasse des Personals 4 363 ℳ.

Die Gesammtlänge der Pfälzischen Eisenbahnen hat sich mit der am 1. Juli 1891 erfolgten Betriebseröffnung der schmalspurigen Lokalbahnstrecke Ludwigshafen-Grosskarlbach von 681 auf 705 km erhöht.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnung.

Die Westbahn hat am 3. April d. J. von der Linie Vire-Saint Lô-Caen die Theilstrecke Guilberville-Saint Lô (25,265 km) mit den Zwischenstationen Torigny - Saint Amand, Condé sur Vire und Gourfaleur (Haltestelle) dem Betriebe übergeben.

Konzessionsertheilung.

1. Die Abgeordnetenkammer hat am 4. April d. J. den Gesetzentwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung der im Departement Maine et Loire mit Meterspur herzustellenden Lokalbahn Saumur - Cholet (82 km) genehmigt; das Anlagekapital ist auf 40 000 Frcs. für 1 km, die zulässigen Geldbeschaffungskosten für das Grund- und Anleihekapital der Anjou-Lokalbahngesellschaft (Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou) sind auf 5 % festgesetzt worden, doch darf die jährliche Belastung des Staatsschatzes höchstens 67 514 Frcs. betragen.

2. Die Abgeordnetenkammer hat am 8. April d. J. den Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung der am 10. November 1891 im Maas-Departement an die Maas-Eisenbahngesellschaft (Compagnie Meusienne des Chemins de fer) ertheilten Konzession für die Lokalbahn Hairouville-Triaucourt angenommen; die Gesellschaft darf ohne Genehmigung des Staatsrathes ihr Kapital in keinem anderen Unternehmen, als dem Bau und Betriebe der genannten Bahn und der im Erlass vom 24. Juni 1891 aufgeführten Linien anlegen.

3. Auf Antrag des Berichterstatters Camille Pelletan hat der Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenkammer am 12. April d. J. den von der Regierung mit der Orléansbahn vereinbarten Vertrag, betreffend die Konzessionirung eines etwa 750 km umfassenden, theils voll-, theils schmalspurig zu bauenden Netzes, genehmigt.

4. Das Departement der Haute Saone hat der Allgemeinen Nebenbahngesellschaft (Compagnie générale des chemins de fer vicinaux) den theilweisen Bau, die Unterhaltung und den Betrieb der Dampfstrassenbahnen: 1. zur Verbindung der beiden Bahnhöfe von Gray, 2. von Gy nach Marnay, und 3. von Ronchamp nach Plancher les Mines übertragen; die Konzession für diese Linien hat das Departement für sich nachgesucht.

5. Die durch das Gesetz vom 21. August 1882 festgesetzte Frist zur Enteignung des Grund und Bodens für die Zweigbahn der Lokalbahn Lyon Saint Just-Vaugneray-Mornant nach der Mittelmeerlinie Lyon-Montbrison ist durch ein am 15. April dieses Jahres veröffentlichtes Gesetzt verlängert worden.

6. Das Departement Nièvre hat zum 15. April d. J. die Konzessionsverdingung für die Lokalbahn Corbigny - Saulieu (Côte d'Or) nebst Zweigbahn nach Chitry les Mines ausgeschrieben. Unter den einlaufenden Angeboten wählt das Departement diejenigen Bewerber aus, die zum engeren Wettbewerb zugelassen werden.

Konzessionsübertragung.

1. Die Uebertragung der Konzession für die Lokalbahn Veyrier-Monnetier-Mornex (Haute Savoie) von den bisherigen Konzessionsinhabern de Meuron und Cuénod an die Salève-Eisenbahngesellschaft (Société anonyme des chemins de fer du Salève) ist genehmigt worden.

2. Nachdem auch der Senat am 8. April d. J. den Gesetzentwurf, betreffend Uebergang des Anschlusses Stains-Pierrefitte von der Grossen Gürtel- an die Nordbahn (vergl. Nr. 12 S. 130 d. Ztg.) genehmigt hat, ist am 15. April d. J. das bezügliche Gesetz veröffentlicht worden.

3. Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Arles-Saint Louis du Rhône hat die Antheilhaber auf den 7. d. Mts. zu einer Hauptversammlung berufen, um über die Ueberlassung ihrer Bahn an die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, sowie über die Auflösung der Gesellschaft Beschluss zu fassen (vergl. Nr. 30 S. 321 d. Ztg.).

Viergeleisiger Ausbau der Strecke La Roche-St. Florentin.

Die im wesentlichen behufs bequemerer Truppenbeförderung nach der Deutschen Grenze in Bau genommene Linie St. Florentin-Troyes-Vitry le François, von der am 14. Oktober 1891 die Strecke St. Florentin-Troyes eröffnet wurde, findet jetzt ihre Fortsetzung nach Süden und Südwesten zunächst durch die Strecke St. Florentin-La Roche der Linie Dijon-Paris und alsdann durch die in La Roche abzweigende Linie über Monéteau und Auxerre nach Nevers und soll einen direkten Anschluss über Cosne und Bourges nach der Linie Orléans-Bordeaux erhalten. Obwohl die Linie Dijon-Paris bereits zweigeleisig ausgebaut ist, würde sie in Kriegszeiten auf der Strecke St. Florentin-La Roche doch den verdoppelten Ansprüchen nicht gerecht werden können und die Regierung hat deshalb der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend viergeleisigen Ausbau dieser Strecke durch die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft unterbreitet. Bei der Berathung des Entwurfs im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses empfahl der Berichterstatter am 6. April d. J. statt des viergeleisigen Ausbaues der Strecke La Roche-St. Florentin eine neue zweigeleisige Bahn von Monéteau nach St. Florentin herzustellen. Der Regierungsvertreter Oberst Gonse bemerkte darauf: Es käme wenig darauf an, welche von beiden Lösungen gewählt würde; wenn sich der Kriegsminister für den viergeleisigen Ausbau der Strecke La Roche-St. Florentin entschieden hätte, so sei es deshalb geschehen, weil die Strecke La Roche-Auxerre bereits seit 1888 zweigeleisig ausgebaut und demnach der angestrebte Zweck auf diesem Wege weniger kostspielig und schneller zu erreichen sei. Nach dieser Erklärung entschied sich der Eisenbahnausschuss für eine besondere Bahn Monéteau-St. Florentin. Indessen scheint der Regierung doch mehr an der Annahme ihres ursprünglichen Vorschlags zu liegen, als die Erklärung ihres Vertreters vermuthen liess; in der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 12. April d. J. gab sie nämlich die Erklärung ab, dass die Herstellung der besonderen Bahn Monéteau-St. Florentin den Staat nöthigen würde, selbst den Bau zu übernehmen, und überdies eine bedeutende Ausgabe und viel längere Zeit als die von ihm vorgeschlagene Lösung erfordern würde.

Umbau des Lyonner Bahnhofes in Paris.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Entwurf für einen Umbau des Lyonner Bahnhofes in Paris, Boulevard Diderot, unterbreitet. Der Umbau, der den jetzigen Bahnhof um das Doppelte vergrössern soll, wird wenigstens 5 Jahre dauern und 15 000 000 Frcs. kosten. Eine künstlerische Vorderansicht soll sich der Lyonner Strasse gegenüber erheben. Der Vorortverkehr soll vollständig vom Fernverkehr getrennt und zu diesem Zweck zwei Einfahrtshallen, eine für die Vorort- und die andere für die Fernzüge, hergestellt werden; dadurch wird der Bahnhof anstatt der bisherigen 5 künftig 12 Geleise erhalten.

Einnahmen der Bahnen von allgemeinem Interesse in 1891.

Die Betriebslänge der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse belief sich Ende 1891 auf 34 628 km (gegen 33 807 km zu Ende 1890); davon entfielen 30 960 (30 348) km auf die grossen Gesellschaften, 2 665 (2 658) km auf die Staatsbahn, 694 (492) km auf die Nebenbahngesellschaften und 309 (309) km auf die nicht konzessionirten Bahnen. Eröffnet wurden im Laufe des Jahres 821 km, und zwar 612 km von der Ost-, West-, Orléans-, Mittelmeer- und Südbahn, 7 km von der Staatsbahn, und 202 km von der Société générale des chemins de fer économiques, Société des chemins de fer départementaux und von der Compagnie des chemins de fer du Sud de la France.

Die Einnahmen betrugen im ganzen 1 163 093 965 Frcs. (gegen 1 127 497 964 Frcs. in 1890), von denen 1 116 887 460 (1 083 149 756) Frcs. auf die grossen Gesellschaften, 37 428 029 (36 097 753) Frcs. auf die Staatsbahn, 7 578 191 (7 130 025) Frcs. auf die Nebenbahngesellschaften und 1 200 285 (1 110 426) Frcs. auf die nicht konzessionirten Bahnen entfallen.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Mittelmeernetz. Es wurden dem Betrieb übergeben: die Strecke Rocchetta Melfi-Monteverde, 13,9 km der rund 120 km langen Linie Rocchetta Melfi (Ponte Sa. Venere) nach Avellino am 29. März d. J.; Cornia-Piombino, fast 14 km, am 15. April d. J., als Abzweigung von der Linie Pisa-Rom bei Campiglia Marittima, und enthält ab hier auf 5 km die Haltestelle Poggio all'Agnello, auf 13 km den Bahnhof Porto Vecchio, auf 14 km den Endbahnhof Piombino, beide für vollen Verkehr. Die eröffnete Strecke Rocchetta Melfi-Monteverde zieht sich in der ganzen Länge auf dem rechten Ofantoufer hin, wobei durch den gewundenen Flusslauf mehrfache und scharfe Krümmungen entstehen und zwar nach Monteverde hin aufwärts in Steigungen bis zu 1,4 %. Ausser den beiden Endbahnhöfen der Strecke — beide für vollen Verkehr eingerichtet — liegt auf 9 km Entfernung ab Rocchetta Melfi die Haltestelle Pisciolo, welche nur dem Personenverkehr dient.

Demnächst stehen zur voraussichtlichen Eröffnung für allgemeinen Verkehr (falls nicht etwa die landespolizeiliche Abnahme Anstände ergibt oder die Witterung den Arbeiten aussergewöhnlich hemmend entgegentreten sollte): Sparanise-Gaeta, rund 55 km, Abnahme 20. April, Eröffnung 4. Mai d. J.; Rom-Segni, die neugebaute bezw. verbesserte Linie, 48 km, Abnahme zum 1. Mai, Eröffnung zum 18. Mai d. J. angesetzt; Velletri-Terracina, rund 80 km, Abnahme 10. Mai, Eröffnung 27. Mai d. J., schliesslich Cuneo-Saluzzo, ganze Länge 35 km (wovon die Theilstrecke Villafalletto-Saluzzo probeweise am 9. April d. J. eröffnet) Abnahme für 10. September, Betriebseröffnung für 23. September in Aussicht genommen.

Von diesen insgesammt 248 km neuer Linien gehören 50 km zum I. Betriebsbezirk (nördlich von Rom) und 198 km zum II. Betriebsbezirk (südlich von Rom).

Lecco-Colico. Die Theilstrecke Lecco-Bellano soll, da ihr Bau in reger Weise gefördert worden, dem Rest vorgreifend vor dem ursprünglichen Zeitpunkt schon im Mai d. J. zur Betriebseröffnung gelangen, was die Handelskammern zu Mailand und Lecco im Hinblick auf die zu zahlende kilometrische Beihilfe beim Staat befürwortet hatten.

Verbindung Venedig-Trient. Nachdem amtlich feststeht, dass seitens der Oesterreichischen Regierung dieser Linie keine Schwierigkeiten bereitet werden, sind die betheiligten Gemeinden für die Bauausführung von Bassano-Primolano zum Anschluss eingetreten und haben für Mestre-Castelfranco eine kilometrische Beihilfe von 3 000 L. zugesagt.

Sizilisches Netz Von der Linie Messina-Patti-Cerda wurde die 8,6 km lange Theilstrecke Oliveri-Patti am 26. April d. J. der landespolizeilichen Abnahme unterzogen und soll Anfang Mai d. J. an einem noch näher zu bestimmenden Tage dem öffentlichen Betrieb übergeben werden, mit dem alleinigen Bahnhof Patti. Von der gesammten Länge liegen 4,6 km in Krümmungen bezw. 6,6 km in Steigung bis zu 0,6 %. Die 3 Tunnels haben 2,1 km, bezw. 0,5 und 0,1 km Länge, während sonstige grössere Kunstbauten nicht vorliegen. Bezüglich der Linie Scordia-Caltagirone wird eine gegen den Bauplan vorzeitige Eröffnung in Aussicht genommen (etwa Anfang Juli d. J.), da sie von verschiedenen Seiten dringend gewünscht wird.

Jahresübersicht. Während des Zeitraums vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1891 wurden im Königreich eröffnet:

Linie	Strecke	Eröffnungstag	Länge km
Neapel-Cumae	Cumae-Torre Gavetta . .	12. 7. 90	2
Mittelmeernetz	Priola-Garessio	15. 7. 90	6
„	Gioja Tauro zum neuen Bhf.	27. 11. 90	2
„	Lucca-Viareggio	11. 12. 90	22
„	Prata-Pratola-Benevent .	8. 3. 91	21
„	Garessio-Trappa	15. 4. 91	2
„	Vernante-Limone	1. 6. 91	9
Sizilisches Netz	Sa. Lucia-Milazzo	20. 8. 90	6
„	Milazzo-Barcellona	27. 9. 90	9
„	Terranova-Licata	29. 3. 91	36
„	Barcellona-Oliveri	15. 6. 91	16
Neapel-Ottajano	die ganze Linie	9. 2. 91	23
Sardin. Sekundärb.	Chilivani-Ozieri	10. 2. 91	9
	insgesammt	—	163

Aus Grossbritannien.

Ueber die Lancashire- und Derbyshirebahn,

welche im vorigen Jahre vom Parlament genehmigt wurde, enthalten die „Railway News" nähere Mittheilungen, anknüpfend an die Meldung, dass am 4. v. Mts. zu Chesterfield mit dem Bau der Bahn begonnen wurde. Die Bahn verbindet, wie schon früher an dieser Stelle mitgetheilt, Warrington am Manchester-Seekanal mit Lutton on Sea an der Nordsee, das Mittelenglische Industriegebiet in westöstlicher Richtung durchquerend. Die Bahn ist 282 km lang, 16 km liegen in Tunneln, deren längster 4 km Länge hat. Sie steigt von den Flachlandstrecken an beiden Enden mit Steigungen von 1 : 70 und 1 : 80 zu einer Höhe von 360 m über dem Meeresspiegel empor,

nächst dem Uebergang der Nordostbahn bei Stainmoor die höchste von einer Bahn überschrittene Höhe im eigentlichen England. Hingegen bieten die beiderseitigen Thalstrecken keinerlei bauliche Schwierigkeiten.

Die Bahn nimmt ihren Ausgang zu Warrington, nahe bei dem Dock der Manchester Schiffskanal-Gesellschaft. Sie wendet sich zunächst auf annähernd 18 km Länge südöstlich bis Knutsford, unterwegs, etwa 1,5 km von Warrington, den genannten Kanal kreuzend. Südlich an Knutsford vorbeigeführt, kreuzt die Linie die Strecke der Cheshirelinien — Strecke Manchester nach Chester —, an die sie übrigens auch Anschluss erhält. Sich dann mehr östlich wendend, kreuzt die neue Bahn die Strecke Stockport-Crewe der Nordwestbahn unmittelbar nördlich von Alderley Edge. Von Prestbury, einem Vorort von Macclesfield, geht eine Abzweigung der neuen Bahn durch Fabrik- und Wohndistrikte nach Heaton Mersey, um über die Nordwest- und Mittellandbahnen Verbindung mit Stockport und Manchester zu gewinnen. Dann, an der Südseite von Macclesfield entlang gehend, schliesst die Bahn an die Hauptlinie der Nord Staffordshirelinie an, geht dann ostwärts durch das wilde und hügelige Gelände des Macclesfieldwaldes und Goyt's Moor nach Buxton. Sie durchschneidet weiter das hochgelegene Kalksteingebiet südlich des Wyethales, kreuzt den Wye und gleichzeitig die Mittellandbahn, nahe bei Head Stones Head, unmittelbar südlich der Upper Dalestation, geht durch die Bleiminen auf Hassop Common und überschreitet sodann den Derwent bei dem Dorf Calver, etwa 2 km südlich von Stony Middleton. Durch Baslow nahe bei Chatswoorth setzt die Bahn ihren östlichen Lauf über das hochgelegene Ostmoor nach Brampton und Chesterfield — 60 km vom Anfang — fort. In Chesterfield dürfte die Verwaltung der Bahn ihren Sitz aufschlagen. Von da läuft die Linie fast in gerader Richtung bis zum östlichen Endpunkte durch. Hinter Bolsover, etwa 400 m nördlich des Schlosses, wendet sich die Linie ein wenig südöstlich, um die Dörfer Upper Langwith, Warsop, Clipstone, Edwinstone und Ollerton anzuschliessen.

Von Langwith ist eine etwa 17 km lange Nebenlinie nördlich nach Clowne, Killamarsh und Beighton — einem wichtigen Bergwerksdistrikt — abgezweigt und mit der Manchester Sheffield- und Lincolnshirebahn verbunden, um Anschluss nach Sheffield zu gewinnen. Von Ollerton erhält die Hauptlinie mittelst einer Zweigbahn Verbindung mit der Nordbahn zu Newark.

Von Ollerton setzt sich die Hauptlinie östlich bis jenseits Tuxford fort, wo ein zweiter Anschluss an die Nordbahn hergestellt wird. Dann geht die Bahn nahe bei dem Dorfe Fledborough vorbei, zwischen Nord- und Südclifton hindurch, lässt das Dorf Harby rechts, das Dorf Skellingthorpe links liegen und erreicht Lincoln am Südende der dortigen Rennbahn. Hier sind Verbindungen hergestellt mit der Ostbahn, der Mittellandbahn, die von Nottingham kommt — diese Bahn gewinnt dadurch gleichzeitig Anschluss an die Nordsee — und mit der Manchester Sheffield- und Lincolnshirebahn. Ein Theil der Strecke in Lincoln liegt im Tunnel. Von Lincoln folgt die Bahn dem Nordufer des Witham bis hinter Washingborough, welches sie rechts liegen lässt, bis nach Alford und erhält bei dem Dorfe Stainfield mit der Zweiglinie der Nordbahn von Lincoln nach Boston bei der Fünfmeilenhaus-Station eine Verbindung. Zu Alford kreuzt die Bahn den Boston-Grimsbyzweig der Nordbahn und ist dann in die Sutton- und Willoughbybahn bei der Mumby Roadstation, etwa 6,5 km von Sutton, eingeführt. Ueber den kurzen Abschnitt der letzten Bahn bis zur See wird Sutton erreicht. In Sutton ist der Ankauf eines grossen Areals zur Anlage eines Docks für die Zwecke der Nordseefischerei in Aussicht genommen.

Der Kostenanschlag der Bahn, wie er dem Parlament vorgelegen hat, sieht die Summe von 326 000 ℳ für das Kilometer an Grunderwerb und Baukosten vor. Das Kapital beträgt 100 Millionen Mark, in 200 ℳ-Aktien, mit der Ermächtigung, das übliche Drittel zu borgen. Die Bauzinsen sind zu 3 % festgesetzt; der Bau soll in 3 Jahren beendet sein.

Der Entwurf dieser Bahn verdankt seine Entstehung vornehmlich dem Umstande, dass ein grosses Gebiet des Kohlenreviers von Nottinghamshire und Derbyshire der Eisenbahnverbindungen ermangelt. Dazu kommt, dass die Städte am Mersey- und dem Manchester-Seekanal in bessere Verbindung mit den Binnenstädten und Ausflugsplätzen gebracht werden, dann aber auch Zugang zu den Töpfereien, dem Cheshire-Salzdistrikt, den oberländischen Gutsbezirken, der Macclesfield Seiden- und Baumwollenfabrikation, den Buxton und Bolsover Kalksteinbrüchen usw. gewonnen wird.

Den Bezirk, dem die neue Bahn zu gute kommen soll, bedecken zum grössten Theil romantische Waldungen, mit Seen durchsetzt. Diese Landschaft dehnt sich von Mansfield und Worsop im Westen bis nach East Retford und Newark im Osten aus, über eine Fläche von über 500 qkm. Unter diesem Gelände sollen 7 Kohlenflötze liegen, mit einer gesammten Mächtigkeit von 7,5 m. Die Bahnverwaltung sagt, dass zur Zeit nicht mehr als 1 % der hier geförderten Kohle ihren Weg an die See findet und zur Ausfuhr gelangt, gegenüber einer Ausfuhr von 30 % aus dem Yorkshirerevier. Das Derbishire- und Nottinghamshire-Kohlenrevier gibt eine Ausbeute von 18,25 Millionen Tonnen jährlich und man glaubt, dass diese durch die neue Bahn noch erhöht werden wird. Man rechnet, dass die Kohlenvorräthe, auch bei stetig zunehmender Ausbeute, noch auf hunderte von Jahren ausreichen. Auch setzt man voraus, dass die Bahn ausser der Steigerung in der Ausfuhr von Haus- und Gaskohle, die nach London gebracht wird, einen grossen Verkehr in Dampfkohle entwickeln wird, die ostwärts nach der Lincolnshireküste oder an den Mersey gebracht und dort verschifft würde. Das Revier birgt Kohle, die sich für alle diese Zwecke wohl eignet. Jedenfalls im Hinblick auf den zu erwartenden Kohlenverkehr hat denn auch die Ostbahn sich entschlossen, 5 Millionen Mark des Kapitals zu zeichnen. In Lincoln wurde die Kohle von der Ostbahn übernommen und nach den Londoner Docks und dem Ostende gebracht. Ausserdem hat die Ostbahn ein Abkommen, betreffend Mitbenutzung bis zum äussersten Ende des Kohlengebiets, mit der neuen Bahn getroffen.

Die Lancashire, Derbyshire und Ostküstebahn, die im vergangenen Jahre vom Parlament genehmigt wurde, hat im laufenden Jahre verschiedene kleine Erweiterungen nach Kohlenzechen in Nottinghamshire und Derbyshire beantragt, die vermuthlich glatt genehmigt werden dürften, da die Gegner, die Nordbahn, die Nord-Staffordshirebahn und die Behörde, welcher die Schiffbarkeit des Trent und Gumber unterliegt, sowie die Mittellandbahn ihren Einspruch dagegen zurückgezogen haben.

Urtheile des Reichsgerichts.

Betrug durch unrichtige Deklaration von Frachtgütern behufs Ersparung von Fracht.

Die Revision entbehrt der Begründung.

Dieselbe stützt die erhobene Beschwerde unrichtiger Anwendung des § 263 des Strafgesetzbuches nur auf die von ihr behauptete Thatsache, dass auf die von dem Angeklagten begangene falsche Deklaration der der Eisenbahn zur Beförderung übergebenen Waaren in dem Eisenbahn-Betriebsreglement eine Konventionalstrafe gesetzt und diese von dem Angeklagten bezahlt worden sei. Soweit dabei namentlich die Thatsache der Bezahlung solcher Konventionalstrafe in Betracht kommt, würde der Berücksichtigung der erhobenen materiellen Beschwerde schon der Umstand entgegenstehen, dass diese Thatsache in dem Instanzurtheile nicht festgestellt ist.

Hiervon kann jedoch ganz abgesehen werden.

Dass Betrug durch unrichtige Deklaration von Frachtgütern zum Eisenbahntransport behufs theilweiser Ersparung der an sich geschuldeten Fracht begangen werden kann, ist vom Reichsgerichte bereits anerkannt (Rechtsprechung Bd. II S. 11). Ebenso ist von der Revision nicht bestritten und nicht zu bezweifeln, dass sämmtliche Thatbestandsmerkmale des Betrugs in den festgestellten Thatsachen an sich vorliegen. Dieser Thatbestand und die Anwendung der Strafbestimmung in § 263 des Strafgesetzbuches wird aber dadurch nicht ausgeschlossen, dass das Reichseisenbahn-Betriebsreglement die Eisenbahnverwaltungen ermächtigt, bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts eine Konventionalstrafe nach Maassgabe ihrer besonderen Bestimmungen von dem Versender zu erheben, und dass im konkreten Falle Angeklagter solche verwirkt und bezahlt hat. Dem Eisenbahn-Betriebsreglement, wie den auf Grund desselben von den Eisenbahnen erlassenen besonderen Bestimmungen fehlt die Eigenschaft einer Strafrechtsnorm; es versagt daher auch bei ihnen schon aus diesem Grunde der Gesichtspunkt einer im § 2 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vorbehaltenen besonderen Vorschrift des Reichs- oder Landesstrafrechts. Vielmehr gehört der auf Grund des Betriebsreglements und der besonderen Bestimmungen geschlossene Frachtvertrag ausschliesslich dem Gebiete des Privatrechts an, und das gilt namentlich auch von der einen Bestandtheil des Frachtvertrags bildenden Vereinbarung einer Konventionalstrafe für unrichtige Deklaration; deren Zahlung enthält nur die Leistung des im voraus vereinbarten Interesses der Eisenbahnverwaltung an dem vertragswidrigen Verhalten des anderen Kontrahenten, und damit nur die für den Thatbestand des vorher bereits vollendeten Betrugs rechtlich gleichgültige nachträgliche Ausgleichung des durch die Täuschung verursachten Vermögensschadens (zu vergl. auch Entscheidungen des Reichsgerichts Band XV S. 266).

(Urtheil des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 19. Februar 1891 in der Sache wider Sch.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Eröffnung der Haltestelle Kosten-Staditz und Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalpersonentarife. Mit 15. Mai 1892 wird die in der Strecke zwischen Türmitz und Tschochau-Hlinai beim Wächterhause Nr. 71 neu errichtete Haltestelle Kosten-Staditz für den lokalen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden.

Es werden dann von dem genannten Tage an folgende, in unserem Sommerfahrplan bekannt gemachten Züge täglich in Kosten-Staditz je 1 Minute Aufenthalt haben, und zwar:

In der Richtung von Aussig gegen Bilin

Zug Nr. 221 um 6 Uhr 26 Min. Früh
„ „ 223 „ 12 „ 55 „ Nachm.
„ „ 225 „ 6 „ 12 „ „

In der Richtung von Bilin gegen Aussig

Zug Nr. 222 um 6 Uhr 50 Min. Früh
„ „ 224 „ 2 „ 47 „ Nachm.
„ „ 226 „ 7 „ 37 „ Abends.

Mit dem 15. Mai 1892 tritt auch der Nachtrag I zum Lokalpersonentarife vom 1. Oktober 1890 in Wirksamkeit, welcher den Kilometer- und Zonenzeiger für die Haltestelle Kosten-Staditz, ferner die bereits im Instruktionswege bestehende Begünstigung für die Gepäcksabfertigung von Musterkoffern der Geschäftsreisenden enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 5 kr. pro Stück durch die Direktion in Teplitz und durch die Stationen zu erhalten.

Teplitz, im April 1892. (823)
Die Direktion.

---

2. Güterverkehr.

Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Grubendünger bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

und	Zwischen Jacobsthal (Dir.-Bez. Erfurt)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen:	
Dresden-Neust. (Leipz. Bhf.) . .	0,19
Dresden-Neust. (Schles. Bhf.) . .	0,19
Radebeul	0,18

Dresden, am 23. April 1892. (824)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XII zu Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft, welcher u. a. Ergänzungen und Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften, ferner des Ausnahmetarifs 4b für Braunkohlen etc., des Ausnahmetarifs 7 für Grubendünger, sowie einen Ausnahmetarif 10 für Abraummassen und einen Ausnahmetarif 11 für rohe Eisenerze nach Zwickau enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 28. April 1892. (825)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg. Am 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Giessereiroheisen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge für jeden Wagen von der diesseitigen Station Vienenburg nach den Stationen Bunzlau, Cottbus, Fürstenwalde, Görlitz, Halbau, Hirschberg, Lauchhammer, Ortrand, Reibnitz, Schweidnitz, Vetschau, Waldenburg in Schl. und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 1. Mai 1892. (826)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Der mit Gültigkeit vom 5. Februar ab bis zum 30. Juni 1892 eingeführte Ausnahmetarif für Mais kommt fortan im Südostpreussischen Verbande auch im Verkehr von der Station Königsberg des Bezirks Bromberg nach Lyck zur Anwendung.

Bromberg, den 25. April 1892. (827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausnahmesätze für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) im Verkehr zwischen der Station Rosenberg der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen werden vom 1. August 1892 durchweg um 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Bromberg, den 25. April 1892. (828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Altona des Direktionsbezirks Altona in dem gleichen Umfange wie Hamburg B in die Ausnahmetarife 4—7 (Petroleum, Baumwolle, Spielwaaren, Farben, Dextrin, Rohblei etc.) einbezogen, welche im vorbezeichneten Verbandsverkehre bestehen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 28. April 1892. (829)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von Stationen der Niederländischen Staatsbahnen (nördliche Linien) und den Stationen Deventer, Enschede, Hengelo und Oldenzaal der Holländischen Eisenbahn nach Station Hörde-Hacheney in Kraft. Das Nähere hierüber ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Hörde-Hacheney zu erfahren.

Elberfeld, den 28. April 1892. (830)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag IV zum Lokalgütertarif. Am 1. Mai d. J. wird zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 der Nachtrag IV eingeführt. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Kierspe, Meinerzhagen und Volme, welche jedoch erst vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Oberbrügge-Meinerzhagen in Anwendung kommen, sowie einen auf die Artikel Eisen der Spezialtarife I und III, Holz der Spezialtarife II und III, Steine des Spezialtarifs III, gebrannten Kalk, Cement, Lumpen, altes Tauwerk und schwefelsaure Thonerde erweiterten Ausnahmetarif I für den Verkehr mit der Station Wermelskirchen trans. Für die genannten Artikel werden im Verkehr der Station Wermelskirchen mit den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) die um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigten Frachtsätze berechnet, wenn diese Güter in Wagenladungen mit direkten Frachtbriefen nach bezw. von der Wermelskirchen-Burger Bahn übergehen. Ausserdem werden durch den Nachtrag die Frachtsätze des Ausnahmetarifs J für Schwefelkies von Station Schwelm am 1. August d. J. aufgehoben.

Elberfeld, den 28. April 1892. (831)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Giesserei-Roheisen von Rübeland und Rothehütte-Königshof nach verschiedenen Stationen über Blankenburg Harz hinaus ist mit Gültigkeit vom 16 d. Mts. ab ein Umkartirungstarif erstellt.

Auskunft darüber ertheilen unsere Stationen und unsere Kontrole hier.

Blankenburg Harz, den 28. April 1892.
Die Direktion (832)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
A. Schneider.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. kommt der für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin (ausgenommen Breslau), einzelnen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Station Görlitz S. St. B. einerseits und Stationen der Böhmischen Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterreichische Linie), Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nebst Lokalbahnen, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits bestehende Verbandstarif Theil II — Heft 2 vom 15. April 1885 nebst den Nachträgen I—XVIII und den durch Bekanntmachung vom 26. März d. J. eingeführten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 1B Kleie etc. zur Aufhebung.

An dessen Stelle tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif Theil II — Heft 2, welcher theils Frachtermässigungen und Tariferweiterungen, theils Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen enthält.

Mit Einführung dieses Tarifs gelangen die im Tarif Theil III des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes vom 1. September 1887 und dessen Nachträgen I—XIII für den Verkehr zwischen Prag Smichow P. D. B., sowie Prag K. F. J. B. transito und Stationen des Direktionsbezirks Berlin (ausge-

nommen Breslau) bezw. Erfurt enthaltenen Frachtsätze zur Aufhebung.

Abzüge des neuen Tarifs Theil II — Heft 2 können vom 7. Juni ab zum Preise von 1,80 ℳ. bei den Endverwaltungen bezogen werden. Bis zu diesem Zeitpunkte ertheilen die Tarifbüreaus dieser Verwaltungen über die Höhe der neuen Frachtsätze Auskunft.

Breslau, den 30. April 1892. (833)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 10 in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 28. April 1892. (834)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Mainumschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien - Holland. Mit sofortiger Wirksamkeit gelangt für den Transport von Stammholz, Europäischem, mit oder ohne Rinde, rund oder auf einer Seite beschlagen, bei Aufgabe in vollen Wagenladungen zu 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen von Sissek nach Kitzingen der Frachtsatz von 2 ℳ. 46 ₰ pro 100 kg zur Einführung.

Die Anwendung dieses Satzes ist davon abhängig, dass die Sendungen ab Kitzingen per Main und Rhein nach Belgien und Holland weiter befördert werden.

München, den 22. April 1892. (835)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle, rohe, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wichstadtl-Lichtenau transit Oe. N. W. B. (für Heilendorf) .	98 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wichstadtl-Lichtenau transit Oe. N. W. B. (für Heilendorf) .	98 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wichstadtl-Lichtenau transit Oe. N. W. B. (für Heilendorf) .	134 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 23. April 1892. (836)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Donau-Umschlagsverkehr von und nach Serbien via Korneuburg. Für Eichenholzextraktsendungen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube von Korneuburg . . .	1,20 Frcs.

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive 6 Cts. Gold Schleppbahngebühr.

Wien, den 30. April 1892. (837)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sammelladungs-Verkehr Lindau bezw. Vorarlberg - Oesterreich. Im Verkehr zwischen Lindau bezw. Bregenz einerseits und Prag, Komotau und Kralup anderseits ist bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1892, die Zusammenladung von Gütern

a) der Klasse A und
b) des Ausnahmetarifes 26 b

des Tarifes für den Güterverkehr Lindau- bezw. Vorarlberg - Oesterreich, gültig vom 1. November 1891 bezw. vom 1. April 1892 bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen zulässig. Für Güter der Klasse A bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg kommt der

Frachtsatz der Klasse A, und

für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der

Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10 000 kg pro Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarife 26 b zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die in den Nachträgen I zum Theil II Heft 1 bezw. in den Tarifen Theil II Heft 2 für den direkten Güterverkehr Lindau- bezw. Vorarlberg-Oesterreich (gültig ab 1. Mai 1892/1. April 1892) aufgenommenen diesfälligen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 28. April 1892. (838)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Am 1. Mai d. J. gelangt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehre ein neuer Tarif (Theil I und II) zur Einführung.

Amsterdam, den 15. April 1892. (839)
Die Spezialdirektion.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 26. April 1892 stattgehabten 34. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1892 fällige Dividendenkupon Nr. 34 der Aktien der vorgenannten Eisenbahngesellschaft mit 60 fl. Oe. W. Bankvaluta, ferner der von den Genussscheinen ebenfalls am 1. Juli 1892 fällige Kupon mit 45 fl. Bankvaluta schon vom 1. Juni 1892 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst werden wird.

Nachdem noch einige Genussscheine der alten Auflage im Umlaufe sind, werden die Herren Inhaber derselben auf den laut Kundmachung vom 26. April 1891 erfolgten Umtausch dieser alten Genussscheine gegen solche mit geändertem Texte und neuen Kupons aufmerksam gemacht mit dem Ersuchen, diese alten Genussscheine mit allen Kupons (einschliesslich jenes vom 1. Juli 1892) bei einer der vorgenannten Zahlstellen abzugeben, woselbst ihnen dafür die neuen Genussscheine und für den am 1. Juli 1892 fälligen Kupon der Betrag von 45 fl. Oe. W. ausgefolgt werden wird.

Teplitz, am 28. April 1892. (840)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 26. April 1892 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 26. April l. J. stattgefundenen 34. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 113 Stück Aktien wurden nachstehende Nummern gezogen:

86 848 970 1313 1561 1654 1872 2707 2824
2952 3269 3392 3537 3669 4036 4393 4424
4436 4470 5135 5274 5308 5558 5617 5628
6099 6480 6672 6739 7089 7700 7710 8111
8294 9394 9594 9903 10338 10646 11102
11529 11614 12729 12736 12783 12800 13030
13307 13370 13375 13955 14054 14088 14677
15197 15369 15494 15532 15939 16346 16374
16850 17186 17290 17343 17350 17355 18149
18232 18444 18595 18668 18705 19143 19191
19322 19357 19420 19421 19561 19571 20113
20669 20680 21350 21369 22127 22489 22849
23303 23310 23373 23384 23510 23581 24050
24330 24835 25026 25116 25313 26509 26543
26576 26803 26819 27029 27119 27133 27198
27353 27403 27478.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 35 und des Talons vom 1. Juli 1892 angefangen mit 300 fl. Oe. W. Dreihundert Gulden Oesterr. Währg. Bankvaluta,

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt, u. z.:

Aus dem Verloosungsjahr 1891:
Nr. 68 866 7612 8914 9855 11670 15345 17662 19503.

Bei der Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Kupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 28. April 1892. (841)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 26. April 1892 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1892 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 1 500 ℳ der Deutschen Reichswährung 80 Stück

von	1461	bis 1464	von	5905	bis 5908
„	1529	„ 1532	„	6017	„ 6020
„	2713	„ 2716	„	6109	„ 6112
„	3745	„ 3748	„	6489	„ 6492
„	4329	„ 4332	„	7005	„ 7008
„	4477	„ 4480	„	9377	„ 9380
„	5209	„ 5212	„	9513	„ 9516
„	5245	„ 5248	„	10545	„ 10548
„	5453	„ 5456	„	11381	„ 11384
„	5549	„ 5552	„	11433	„ 11436

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B pr. 300 ℳ der Deutschen Reichswährung 180 Stück

von	15441	bis 15460	von	26161	bis 26180
„	15661	„ 15680	„	32441	„ 32460
„	19921	„ 19940	„	34841	„ 34860
„	22121	„ 22140	„	38321	„ 38340
„	25221	„ 25240			

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1892 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1892 angefangen nach dem Wortlaut derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark der Deutschen Reichswährung,

an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in derselben Valuta, oder in Gulden Oe. W. in Silber in dem, dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1886:
die Obligation lit. B. Nr. 22735.

Aus dem Verloosungsjahre 1887:
die Obligationen lit. A Nr. 4612 5383,
„ „ „ lit. B Nr. 13481 13482 38526 38527 38528 38529 38530 38531 38532 38533 38901 38915.

Aus dem Verloosungsjahre 1888:
die Obligationen lit. B Nr. 13098 13099 13100 17108 17112 17120 35212.

Aus dem Verloosungsjahre 1889:
die Obligation lit. A Nr. 10612,
die Obligationen lit. B Nr. 37483 37485.

Aus dem Verloosungsjahre 1890:
die Obligationen lit. A Nr. 4242 4243 4244 4390 8940,
die Obligationen lit. B Nr. 21755 21756 21757 33596 33598.

Aus dem Verloosungsjahre 1891:
die Obligationen lit. A Nr. 3771 4461 8625 10133 10134 12392,
die Obligationen lit. B Nr. 15650 15651 10652 15653 15654 15655 15656 15657 15658 15659 20502 20508 20509 20510 20511 20512 22211 22212 22213 22254 22255 22256 31401 31609 31613 31614 38765.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, am 28. April 1892. (842)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

4. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Donnerstag, den 9. Juni d. J.,
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 42. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 4. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in 2 Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 10. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1891, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von 2 Ausschussmitgliedern an Stelle der verstorbenen Herren Senator Mann in Lübeck und Robert Mestern in Hamburg.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung können von den Aktionären vom 26. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 28. April 1892. (843)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. In der heutigen 32. (ord.) Generalversammlung wurden

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1891 genehmigt,
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse pr. 403 552,31 fl.
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julikupon der im Umlaufe befindlichen 58 914 Aktien mit 10 fl. Oe. W. und der 1 086 Genussscheine mit 5 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen;
   b) 20 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden:
   c) den Rest per 83 552,31 fl. auf die Rechnung des Jahres 1892 vorzutragen;
3. die vorjährigen Revisoren Herren
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder,
   sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Ferdinand Frankl
   per acclamationem wiedergewählt. Endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren
   Wilhelm Baron von Eichler,
   Max Ritter von Gomperz,
   Franz Ritter von Stockert
   wiedergewählt und
   Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Adolf Stein
   neugewählt.

Wien, am 28. April 1892. (844)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung etc. eines Kohlenladekrahns von 1 000 kg Tragfähigkeit nebst 12 Kohlenkasten für Bahnhof Erfurt am 25. Mai d. J., Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt ge-

machten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1,20 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der auf dem Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen bis zu oben angeführtem Termin einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 28. April 1892. (845)

Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. 280 000 Kilogramm alte Schienen sind zu verkaufen, Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 12. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 2. Mai 1892. (846)

Gr. Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u. dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle **nur** die echte, seit 17 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch
R. Avenarius & Co., Stuttgart & Hamburg.

Schienenspurrichter
mit selbstthätigem Spurmass verbesserter Construction
(D. R.-P., System Altmann)
bestbewährtes, einfaches und billiges Instrument zur Spur-Regulirung. Prospecte gratis durch Pat.-Inhaber: **S. Gray, Köln a/Rh.**

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

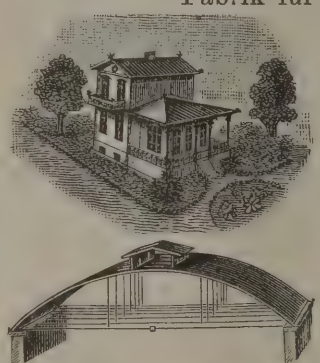
Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: **Erster Preis** für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Sommersemester 3. Mai. **Anhalt. Bauschule Zerbst** Wintersemester 7. November.
Bauhandwerker, Tischler, Steinmetzen, Ziegelei-Techniker, sowie Fachschule für Eisenbahn-, Strassen und Wasserbautechniker. Reifeprüfung vor Staats-Prüfungs-Commission
Kostenfreie Auskunft durch die Direktion.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



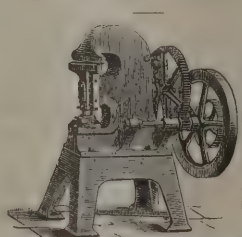
E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

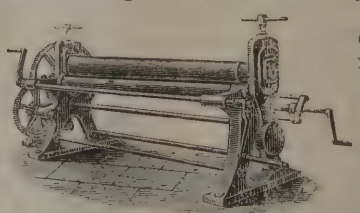
Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
34 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!



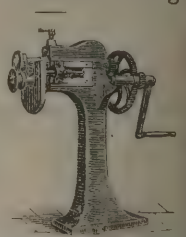
Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

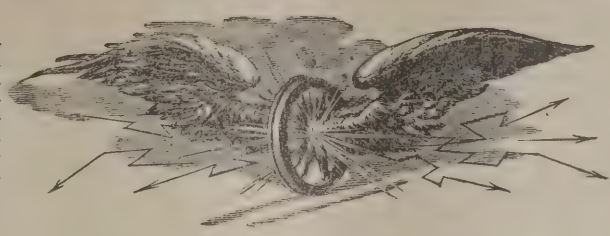


Dieser Nummer liegt ein Prospekt des Eisenhütten- und Emaillirwerks von Franz Wagenführ in Tangerhütte (Prov. Sachsen) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 36. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Mai 1892.

Des Buss- und Bettags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 12. d. Mts.

Inhalt:

Vorschläge für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems.
Der Verwaltungsbericht der K. K. Oesterr. Staatsbahnen für das Geschäftsjahr 1891.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Reichsrath und Böhmische Bahnprojekte.
Steuerumlagen der Gemeinden bezüglich der Lokalbahnen.
Beantwortung von Eisenbahninterpellationen.
Rechte und Titel der Oesterr. Techniker u. die Eisenbahnen.
Betriebseinnahmen der Ungar. Bahnen im März d. J.
Wiedereinführung der Perronkarten auf den K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
Zugverspätungen im März d. J.
Generalversammlungen der:
Böhmischen Westbahn.
Eisenb. Zwolenowes-Smecna.
Neuen Wiener Tramwayges.
Lemberg-Czernowitzer Bahn.
Ausserordentl. Generalversamml. der Südnordd. Verbindungsb.
Börsenbericht.
Aus Frankreich:
Die Departements-Eisenbahngesellschaft in 1891.
Verstaatlichung der Südkanäle.
International. Binnenschiffahrts-Kongress.
Beleuchtung d. Eisenbahnwagen bei Beförderung von Militärpferden.
Die Zeitkarten der Nordbahn.
Die Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten.
Aus Italien:
Betrieb.
Aus Russland:
Erlass, betreff. Bestätigung der höheren Betriebsbeamten in ihren Aemtern.
Weichselbahnstation Beresno (Brschesno).
Personaländerungen im Ministerium der Verkehrsanstalten.
Bjelostok-Lapy.
Die Freibilletfrage
Neuer Tarif für Eisentransporte.
Aus Grossbritannien:
Untersuchungen über die Dienstdauer d. Engl. Eisenb.-Beamten.
Aus Nordamerika:
Tunnel unter dem East River.
Neue Brücke über d. Mississippi.
Ueberwachung der Eisenbahnen.
Elektr. Schneekehrmaschinen.
Notizen über die Chicagoer Weltausstellung.
Personalnachrichten:
Ministerpräs. Dr. Frhr. v. Mittnacht.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Verkauf von Altmaterialien.
4. Offene Stellen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Vorschläge für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems.

In der letzten Zeit sind in dieser Zeitung wiederholt Vorschläge für die Einführung des Markensystems bei der Ausgabe der Fahrkarten für den Personenverkehr der Besprechung unterbreitet worden. In der Hauptsache wird dabei beabsichtigt, die Zahl der Fahrkarten, welche allmählich ungemein gross geworden ist, herabzudrücken, ja sogar eigentliche gedruckte Fahrkarten nicht mehr zu führen, sondern dem Reisenden die Anfertigung derselben für jede Fahrt selbst zu überlassen. Der Reisende soll durch das Aufkleben der, dem Fahrpreise entsprechenden Marken auf die Karte die Bezahlung der Fahrt bewirken, und zu einer wesentlichen Entlastung der Verwaltung dadurch beitragen, dass für die Ausgabe der Karten und die Verrechnung des Erlöses für dieselben besondere Beamte nicht mehr erforderlich sind. Zugleich soll aber auch dem Reisenden dabei die Möglichkeit gewährt werden, von einer beliebigen Station nach einer beliebigen anderen zu fahren, sein Gepäck direkt zu befördern und auf diese Weise einem Herumdrängen an dem Fahrkartenschalter aus dem Wege zu gehen, derselbe vielmehr in den Stand gesetzt werden, zu Hause in aller Ruhe die für die Fahrt erforderliche Karte selbst anzufertigen. Hierbei wird jedoch dem Reisenden eine Arbeit zugemuthet, der die meisten nur schwer, sehr viele gar nicht gewachsen sind. Deshalb dürfte die Einführung der von den Fahrgästen in allen Theilen zu bearbeitenden Karten auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen.

Wenn die Marke Verwendung finden soll, so muss die Inanspruchnahme des Publikums nur in möglichst geringem Grade und in der einfachsten Weise erfolgen. Dem Reisenden darf nur zugemuthet werden, die Marke zu kaufen und auf die Karte zu kleben, die Preisermittelung hingegen muss ihm abgenommen oder doch so leicht gemacht werden, dass sie von einem jeden ohne fremde Hilfe ausgeführt werden kann.

Nach diesem Gesichtspunkte habe ich versucht, unter Benutzung der insbesondere von Blanc und von Hutter in dieser Zeitung gegebenen Anregungen ein Schema für Markenfahrkarten aufzustellen.

Ich habe, um einen konkreten Fall zu behandeln, die Strecke Breslau-Posen gewählt.

Zunächst sei der rein lokale Verkehr zwischen den Stationen Breslau und Lissa in Betracht gezogen; für denselben soll die Fahrkarte Nr. I dienen.

Die Einrichtung der Karten ist so getroffen, dass senkrecht unter einander die Stationsnamen stehen; daneben sind soviel Felder vorhanden, wie Stationen in Betracht kommen. In allen Feldern, ausgenommen ein Feld jeder waagerechten Reihe, stehen Zahlen, welche die Fahrpreise für die Fahrten von einer Station nach jeder beliebigen anderen angeben. Der Anfangspunkt der Fahrt ist durch ein stark umrändertes, nicht mit einer Zahl versehenes Feld angedeutet.

Wenn z. B. jemand von Schebitz nach Reisen fahren will, so hat er das nicht ausgefüllte Feld in der waagerechten Reihe, in welcher das Wort Schebitz steht, zu suchen und in der senkrechten soweit herunterzugehen, bis er die waagerechte Reihe findet, in der das Wort Reisen enthalten ist. Das Feld daselbst zeigt die Zahl 2,8, und der Reisende weiss nunmehr, dass er 2,80 ℳ für die Fahrt zu zahlen hat. Für die Reise in umgekehrter Richtung ist ebenso zu verfahren; z. B. kostet nach diesem Schema die Reise von Bojanowo (in der achten rechten Reihe) nach Oswitz 2,60 ℳ.

Die Marken sind auf die Rückseite zu kleben; sie erhalten eine Länge, welche gleich der ganzen Höhe der Karte ist und eine Breite von etwa 8 mm. Auf den Marken ist der Preis in derselben Weise, wie dies für die Postmarken üblich ist, angegeben, auch sind sie zum Werthe von 10, 20, 50 ₰, 1, 2, 5, 10, 20, 50, 100 ℳ käuflich zu haben.

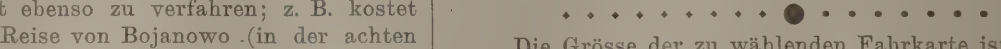
Das Ermitteln der auf die Karte zu klebenden Werthzeichen geschieht mithin in ungemein einfacher Weise. Jeder kann sich vor dem Antritt der Reise die Karte selbst ausfertigen. Reisende, welche die Fahrten häufig machen, werden sich sowohl von den Fahrkarten, wie von den Marken einen Vorrath halten und sich in jedem einzelnen Falle sehr leicht mit der gültigen Karte versehen können.

Der Verkauf der Fahrkarten, welche für jede beliebige Strecke und für jede beliebige Klasse denselben Preis, vielleicht 10 ₰ haben, geschieht nicht mehr am Fahrkartenschalter, sondern durch einen Automaten, während die Marken überall, insbesondere bei der Post, in Hotels, auf den Bahnhöfen beim Bahnhofswirth und nur auf kleinen Haltestellen ohne Wirthschaft beim Haltestellen-Verwalter, auf sehr grossen Bahnhöfen aber auch am Schalter zu haben sind. Der für die Fahrkarte selbst gezahlte Preis kommt natürlich bei der Ermittelung des Werthes der aufzuklebenden Marken in Berücksichtigung. Am einfachsten erscheint es, wenn die Fahrpreise auf der Karte bereits um den Kaufpreis der Karte verringert werden.

Bei einer Abreise ist der Hergang demnach der folgende:

Der Reisende betritt die Vorhalle und sieht an dem Aushang, an dem alle Stationen, nach welchen Fahrkarten ausgegeben werden, in alphabetischer Ordnung aufgeführt sind, nach, in welchem Automaten — ich will die Automaten im weiteren Verlauf dieser Abhandlung als Blocks bezeichnen — die für seine Reise passende Fahrkarte enthalten ist. Hierauf steckt er in diejenige Oeffnung, welche der von ihm zu benutzenden Zuggattung und Fahrklasse entspricht, ein Zehnpfennigstück und erhält seine Fahrkarte. Aus der Fahrkarte ersieht er, wieviel die Fahrt kostet, klebt sodann die entsprechenden Marken auf die Rückseite auf und geht mit der soweit fertigen Karte weiter bis an den Ausgang nach dem Bahnsteig, woselbst er sie an dem für diesen Zweck dort aufgestellten Stempelapparat abstempelt und besteigt — da wir annehmen wollen, dass er diesmal kein Gepäck aufzugeben hat — den Zug.

Der Schaffner fragt nach dem Reiseziel, und durchlocht mit dem grossen runden Stempel seiner Zange dasjenige Feld, in welchem der für die betreffende Fahrt zu zahlende Fahrpreis angegeben ist. In dem erstgewählten Beispiel, einer Fahrt von Schebitz nach Reisen, würde die in der dritten senkrechten Spalte rechts von Reisen stehende Zahl 2,8, im zweiten Falle, der Fahrt von Bojanowo nach Oswitz, die in der achten senkrechten Spalte rechts von Oswitz stehende Zahl 2,6 zu durchlochen sein. Es wird durch dieses Durchlochen mithin der Ausgangspunkt und der Zielpunkt der Reise unzweifelhaft festgelegt. Um die Marken auf der Rückseite entwerthen zu können und zwar sämmtliche, oft fast die ganze Rückseite einnehmenden, soll die Zange so eingerichtet sein, dass nicht nur das Feld, welches den Zielpunkt angibt, durchlocht wird, sondern dass in der Längsrichtung der Karte in Entfernungen, die weniger als die Breite der Marken betragen, kleinere Löcher entstehen. Durch dieses Verfahren sollen die sämmtlichen Marken ebenfalls durchlocht werden. Zu diesem Zweck muss die Zange fast doppelt so lang sein wie die Karte. Der Hauptstempel würde sich in der Mitte der Zange befinden, während die Löcher auf der einen Seite rund, auf der anderen Seite viereckig sein würden, etwa wie hier angedeutet ist:



Die Grösse der zu wählenden Fahrkarte ist somit in Bezug auf die Breite durch die Länge der Marken und in Bezug auf die Länge durch die Länge der Zange begrenzt.

Angenommen ist in den beiliegenden Versuchen eine Breite von 50 mm und eine Länge bis zu 125 mm.

Die Grösse, welche den Feldern zweckmässig mindestens zu geben ist, wäre durch Versuche festzustellen; ich glaube, dass sie kaum mehr zu betragen braucht, als auf der Karte I angenommen ist. Wenn an der Form der Marke oder daran Anstoss genommen werden sollte, dass die Abmessungen der Fahrkarte durch die Marke bezw. die Länge der Zange zu eng begrenzt sind, so würde das ganze System sich auch bei Verwendung einer beliebig grossen Marke aufrecht erhalten lassen. Es müsste sodann auf die einfache Handhabung beim Entwerthen der Marken verzichtet werden und die Zange zum Durchlochen der Reisezielpunkte eine anders geformte Oeffnung bekommen, als für das Entwerthen der Marken.

Wenn die Marke so lang wird, wie die Fahrkarte breit ist, so würde bei Verwendung der vorgeschlagenen Zange die Sicherheit, dass alle verwendeten Marken auch entwerthet werden, durchaus vorhanden sein. Hingegen würde, falls das Entwerthen der Marken unabhängig und nicht gleichzeitig mit dem Festlegen des Reiseziels geschieht, die Möglichkeit eintreten können, dass durch Nachlässigkeit oder auch betrügerische Absicht eine oder mehrere Marken vielleicht nicht entwerthet würden und später auf einer anderen Fahrkarte wieder zur Verwendung kommen könnten. Wenn auch das mehrfache Durchlochen als zu umständlich erscheinen sollte, könnte das Entwerthen der Marken durch Durchstreichen derselben mittelst eines farbigen Stifts geschehen.

Für die Reisen zwischen Lissa und Posen sowie nach Kreuz, Stargard, Stettin, Berlin über Glogau und Berlin über Posen ist die Benutzung der Karte ebenso einfach, wie bisher beschrieben. Für die Reise von einer Station zwischen Breslau und Lissa nach einer Station zwischen Lissa und Posen, z. B. zwischen Gellendorf und Moschin, ist jedoch das Fahrgeld durch Addiren der Fahrgelder zwischen Gellendorf und Lissa (2,30 ℳ) und zwischen Lissa und Moschin (2,10 ℳ) zu ermitteln. Wem dies Schwierigkeiten verursacht, der möge zuerst die 2,30 ℳ für die Strecke Gellendorf-Lissa aufkleben und dahinter die 2,10 ℳ für die Strecke Lissa-Moschin. Der Schaffner hat ebenso zu verfahren: Zunächst durchlocht er auf der Strecke Breslau-Lissa die in dem fünften Felde rechts von Lissa stehende Zahl 2,3 und dann auf der Strecke Lissa-Posen die im zweiten Felde links von Moschin stehende Zahl 2,1; hierdurch ist unzweifelhaft der Reiseweg festgelegt.

Sollte sich ein ungeübter Schaffner in der ersten Zeit im Durchlochen irren, so kann aus dem Werth der verwendeten Marken auf den Endpunkt der Reise geschlossen werden, da ja der Anfangspunkt durch die Abstempelung festgelegt ist. Mithin wäre durch einen Irrthum des Schaffners eine Schädigung des Reisenden ausgeschlossen.

In derselben Weise wie bei der Reise über Lissa hinaus wird bei der Fahrt nach oder von einer Station der drei, an die Linie Breslau-Posen anschliessenden Nebenbahnstrecken Trachenberg-Herrnstadt, Bojanowo-Guhrau, Czempin-Schrimm verfahren. Will jemand von Camin an der Strecke Trachenberg-Herrnstadt nach Obernigk reisen, so hat er zu zahlen 0,60 ℳ bis Trachenberg und 0,90 ℳ bis Obernigk. Zu durchlochen ist demnach in dem für die Strecke Trachenberg-Herrnstadt bestimmten Theil die Zahl 0,6 in der siebenten Reihe rechts von Trachenberg und in dem für die Strecke

Breslau-Lissa bestimmten Theil die Zahl 0,9 in der sechsten Reihe rechts von Obernigk.

Mit dieser Karte Nr. I kann daher der Verkehr zwischen allen Stationen der Strecken Breslau-Posen, Trachenberg-Herrnstadt, Bojanowo-Guhrau und Czempin-Schrimm unter einander und mit den Stationen Kreuz, Stargard und Stettin stattfinden; ferner kann man von allen diesen Stationen ausser Stargard und Stettin nach Berlin über Glogau oder über Posen gelangen.

Im allgemeinen werden für den Verkehr zwischen 2 Stationen gegenwärtig bis zu 12 verschiedene Fahrkarten ausgegeben, nämlich:

1. Fahrkarten I., II. und III. Klasse für alle Züge,
2. Fahrkarten I., II., III. und IV. Klasse für Personenzüge,
3. Rückfahrkarten I., II. und III. Klasse,
4. Militärfahrkarten,
5. Hundefahrkarten.

Da die Hundefahrkarten denselben Preis haben wie Militärfahrkarten, könnten die letztgenannten für die Beförderung von Hunden mit verwendet werden, nachdem seitens der Station ein entsprechender Vermerk angebracht ist.

Für die Fahrkarten in Schnellzügen, welche z. B. auf der Strecke Breslau-Posen-Stettin 13 Mal halten, wird es sich empfehlen, eine besondere Fahrkarte aufzustellen, auf welcher, von Breslau aus gerechnet, alle Stationen, auf denen die Schnellzüge anhalten, verzeichnet sind; dies ist auf der Fahrkarte Nr. VI geschehen, welche zugleich für die Schnellzugfahrten von Breslau nach Oberschlesien benutzt werden kann. Man gelangt mit derselben von Breslau bis Stettin, Thorn, Bromberg einerseits und nach Oderberg und Kattowitz andererseits, mithin auch von Stettin nach Oderberg und Kattowitz.

Es bleiben, wenn die Karten für Schnellzüge besonders ausgegeben werden, immer noch 8 verschiedene Ausfertigungen übrig, nämlich:

4 Stück für die einfachen Fahrten in Personenzügen,
3 „ für die Hin- und Rückfahrten und
1 „ für Fahrten von Militärpersonen.

Diese Zahl könnte herabgemindert werden bis auf 3, wenn man statt der bisher als einheitlich angenommenen Marke, je nach der zu benutzenden Klasse, verschiedene ausgibt. Es würden dann nicht gelbe, grüne, rothe und graue Fahrkarten mit den entsprechenden verschiedenen Preisen zu drucken sein, sondern die Ausgabe der Marken würde für die I., II., III. oder IV. Klasse, sowie für Militärpersonen erfolgen.

Auf diesen Einheitsfahrkarten würde nur der Preis der Fahrt für die IV. Klasse vermerkt sein, während die Marken zweierlei Zahlen aufweisen müssten, einmal die, welche in der Einheitsfahrkarte der Marke entsprechen soll und sodann den Kaufpreis der Marke. Ein Beispiel dürfte diesen Gedanken klar legen: Will jemand eine Reise in der I. Klasse ausführen, welche in der IV. Klasse 1 ℳ kostet, so fordert er an einer der Verkaufsstellen eine Marke I. Klasse 1,0. Wird angenommen, dass die Reise in der I. Klasse 4 Mal so theuer ist, wie die in der IV., so sind für eine Marke I. Klasse 1,0 zu zahlen 4,0 ℳ. Auf der Marke würden die Werthe 1,0 und 4,0 ℳ, wie bereits vorher erwähnt, zum Ausdruck zu bringen sein.

Ob die Einführung von Marken verschiedener Klassen sich empfiehlt, dürfte der Erfahrung zu überlassen sein. Bei den weiteren Ausführungen soll angenommen werden, dass die Fahrkarten für jede Klasse besonders angefertigt und dass mithin von jeder Sorte 8 verschiedene Ausfertigungen erforderlich werden.

Bisher waren die Rückfahrkarten noch nicht besprochen. Diese sollen genau dieselbe Einrichtung erhalten, wie die Karten für die einfache Fahrt. Für die Hinfahrt wird die Karte genau so durchlocht wie die einfachen Fahrkarten, für die Rückfahrt wird dieselbe Karte nochmals durchlocht, und zwar in dem stark umränderten Felde in der waagerechten Reihe der Anfangsstation bei der Hinreise. Bei der einfachen Fahrt müssen die Karten immer in der Weise durchlocht werden, dass die kleinen runden Löcher rechts, die kleinen viereckigen Löcher links von der Hauptlochung erscheinen. Ebenso wird bei der Hinfahrt mit einer Rückfahrkarte verfahren; bei der Rückfahrt mit einer Rückfahrkarte jedoch ist die Zange von der linken Seite anzusetzen, so dass die runden Löcher links, die viereckigen Löcher rechts von der Hauptlochung zu sehen sind.

Soll die Reise nach einer Station ausgeführt werden, welche auf der Karte I nicht enthalten ist, oder soll die Fahrt mit einem Schnellzuge stattfinden, so müssen für die angrenzenden Strecken ebenfalls Fahrkarten auf den einzelnen Stationen zu haben sein, so dass man — abgesehen von den Schnellzügen und falls dieselben auf der betreffenden Station anhalten — immer zuerst die Fahrkarte I und ausserdem die Fahrkarte für die angrenzende Strecke zu kaufen hat. Welche angrenzenden Strecken hierbei zu berücksichtigen sind, wird sich nach den Verhältnissen der Station richten, jedenfalls muss eine genügende Anzahl vorhanden und mindestens in dem bisherigen Umfange die direkte Abfertigung der Reisenden möglich sein.

Die Fahrkarten der Anschlussstrecken würden, ebenso wie die des engeren Bezirks in Blocks zu kaufen sein. Nur solche Karten, welche selten benutzt werden, sind nicht in Blocks vorräthig, sondern auf der Station bezw. beim Bahnhofswirth käuflich zu haben. Die Blocks erhalten verschiedene Nummern, und ist für jede Fahrkartengattung ein Block vorhanden, aus welchem die Karten für die in Betracht kommenden Klassen entnommen werden. Die Blocks für die Schnellzüge haben 3 Oeffnungen zum Einlegen der Zehnpfennigstücke und geben 3 verschiedene Karten aus. Diejenigen für die Personenzüge mit Rückfahrt zeigen sogar 8 Oeffnungen und wenn Rückfahrkarten nicht ausgegeben werden, deren 5.

Um die Blocks nach der Gattung der in ihnen vorhandenen Fahrkarten leicht erkennen zu können, werden die für Schnellzüge zinnoberroth, die für Personenzüge weiss angestrichen. Die Abtheilungen für die einzelnen Klassen erhalten den diesen Klassen entsprechenden Anstrich, auch werden die Abtheilungen für Rückfahrkarten in charakteristischer Weise kenntlich gemacht.

Liegt einem Reisenden daran, von einer kleinen Station irgend einer Strecke im Osten nach einer beliebigen Station im Westen zu gelangen und direkt abgefertigt zu werden, was mit Bezug auf das Gepäck von ganz besonderem Werth sein kann, so kann er bei der Station, von welcher er abfahren will, die Fahrkarten bis zu dem Ziel seiner Reise anfordern. Dies muss jedoch eine bestimmte Zeit, vielleicht je nach den Entfernungen 24 bis 48 Stunden, vor dem beabsichtigten Antritt der Reise geschehen. Zugleich ist die Gebühr für die Besorgung zu entrichten. Der Stationsbeamte benutzt nunmehr eine für diesen Zweck vorhandene Karte, ähnlich den Postkarten, und fordert von der oder vielleicht auch den Stationen, welche die Anschlussfahrkarten führen, die betreffende Fahrkarte ein. Auf der Bestellkarte wird gleichzeitig der Werth in Marken aufgeklebt, welcher als Gebühr für die Besorgung zu entrichten ist. Die Station, welche die Karten abgeschickt hat, behält die Bestellkarte mit der aufgeklebten Marke als baares Geld bei der Ablieferung des Erlöses aus den Fahrkarten zurück.

Um den Reisenden die Ermittelung des oder der Blocks, aus welchen die für die beabsichtigte Fahrt bestimmten Karten zu entnehmen sind, zu erleichtern, befindet sich auf jeder Station ein alphabetisch geordnetes Verzeichniss der Stationen, welche von derselben aus mittelst der auf der Station ausgegebenen Fahrkarten direkt zu erreichen sind. Neben dem Namen der Station stehen die Nummern des oder der Blocks, aus welchen die betreffenden Fahrkarten zu entnehmen sind. Auf grossen Stationen wird das Verzeichniss sehr umfang-

reich; jedoch braucht deshalb bei einer zweckentsprechenden Anordnung die Uebersichtlichkeit nicht zu leiden.

Ferner ist auf jeder Station eine Karte der sämmtlichen Deutschen Bahnen in möglichst grossem Maassstabe aufzuhängen, auf welcher diejenigen Stationen, nach denen ohne weiteres ein Verkehr stattfindet, in irgend einer Weise, vielleicht durch Unterstreichen, kenntlich zu machen sind. Ausserdem könnten die Nummern der für die Fahrt nach den betreffenden Stationen in Anspruch zu nehmenden Blocks neben den Stationsnamen angegeben sein.

Der oben erörterte Fall, dass eine Fahrkarte von einer anderen Station angefordert werden muss, wird übrigens höchst selten eintreten, da ausser den häufiger gebrauchten und in den Blocks vorhandenen Fahrkarten, solche für Strecken, welche an die in den Blocks bereits berücksichtigten Strecken angrenzen, auf der Station, vielleicht auch beim Bahnhofswirth, zu kaufen sind.

Zur Erläuterung der vorgeschlagenen Einrichtung wollen wir die Verhältnisse der Station Rawitsch näher betrachten.

Auf der Station Rawitsch werden Fahrkarten nach 129 verschiedenen Stationen ausgegeben. Im ganzen kommen, abgesehen von den Hundefahrkarten, 819 verschiedene Fahrkarten allein auf dieser Station zum Verkauf, von denen mindestens 500 Stück fertig gedruckt, während die übrigen je nach Bedarf geschrieben werden.

An Stelle dieser grossen Anzahl von Fahrkarten würden die von mir aufgestellten 6 Karten in ihren verschiedenen Ausfertigungen treten. Die Karte Nr. II umfasst die Strecke Posen-Stargard und einige Anschlussstationen; die Karte Nr. III gibt Fahrgelegenheit auf der Strecke Lissa-Hansdorf und einigen östlich von Lissa gelegenen Stationen; mit der Karte Nr. IV kann man bis nach Kattowitz, mit der Karte Nr V bis nach Mittelwalde fahren; die Karte Nr. VI endlich gilt für die Schnellzüge zwischen Stargard-Stettin und Oberschlesien. Die einzelnen Fahrkarten ausser Nr. VI sind oder sollen wenigstens derart eingerichtet sein, dass jede derselben für den Lokalverkehr eines bestimmten Abschnitts in derselben Weise Verwendung finden kann, wie dies bei der Karte Nr. I auf der Strecke Breslau-Posen der Fall ist. Welche Abmessungen zu wählen und wie viel Stationen auf jeder einzelnen Fahrkarte zu berücksichtigen sind, wird Sache der Erfahrung sein. Die vorliegenden Fahrkarten sollen nur verschiedene Muster von der grossen Anzahl der möglichen darstellen. Die Preise sind daher auch nur in der Fahrkarte Nr. I angegeben, in den übrigen jedoch fortgelassen, da die Fahrkarte Nr. I die Einrichtung zur Genüge zeigen dürfte.

Um dem Verkehrsbedürfniss, wie es sich bisher herausgestellt hat, zu genügen, müssen auf der Station Rawitsch vorhanden sein:

Von der Fahrkarte Nr. I	8	Stück
verschiedene Ausfertigungen, nämlich für einfache Fahrt I., II., III. und IV. Kl., für Rückfahrt I., II. und III. Kl. und für Militärfahrt.		
Von der Fahrkarte Nr. II wie vor	8	„
„ „ „ „ III „ „	8	„
„ „ „ „ IV „ „	5	„
da hier keine Rückfahrkarten im Gebrauch sind.		
Von der Fahrkarte Nr. V wie vor	5	„
„ „ „ „ VI „ „	3	„
Zusammen . .	37	Stück

Mit 37 Stück Markenfahrkarten ist demnach dasselbe auf der Station Rawitsch zu erreichen, wie mit 819 Stück von der gewöhnlichen Art. Dabei ist zu bedenken, dass dies Verhältniss für die vorgeschlagene Einrichtung noch um so günstiger wird, je mehr Stationen man in Betracht zieht; denn die Fahrkarten Nr. I finden auf allen Stationen der Strecke Breslau-Posen in derselben Weise wie in Rawitsch Verwendung, während jetzt auf jeder einzelnen der genannten besondere Fahrkarten ausgegeben werden. In welchem Umfange die Verringerung der Zahl der Fahrkarten erfolgen wird, lässt sich mangels der erforderlichen Unterlagen nur schwer schätzen.

Um uns einen ganz überschläglichen Begriff von der Zahl der für den Bereich der Preussischen Staatsbahnen erforderlichen Fahrkarten zu verschaffen, wollen wir auf Grund der Verhältnisse der bisher betrachteten Strecke folgende Berechnung aufstellen:

Die Länge der Strecke Breslau-Stargard beträgt 337 km,
hierzu diejenige der Nebenbahnen mit . . . 60 „
ergibt zusammen . . 397 km.

Hierfür sind 2 Fahrkarten für den Lokalverkehr erforderlich; mithin würde eine Fahrkarte für rund 200 km nöthig sein. Um sicher zu gehen, wollen wir annehmen, dass nur 125 km auf einer Fahrkarte im Lokalverkehr berücksichtigt werden können.

Die Schnellzugfahrkarte reicht für die Strecke Stargard-Cosel und zurück in allen Beziehungen aus und könnte sehr gut zur vollen Ausnutzung bis Kattowitz eingerichtet werden. Von Stargard bis Cosel beträgt die Entfernung 460 km, also käme ausserdem noch eine Schnellzugfahrkarte auf 460 km, es sollen zur Sicherheit 400 km gerechnet werden.

Für eine mittlere Betriebslänge der Preussischen Staatsbahnen von rund 25 000 km berechnet sich hiernach die Zahl der erforderlichen Markenfahrkarten auf

$$\frac{25\,000}{125} + \frac{25\,000}{400} = 200 + 62 = 262 \text{ Stück.}$$

Von diesen müssen die Markenfahrkarten für Schnellzüge in 3, die übrigen in 8 Ausfertigungen gedruckt werden, also sind im ganzen nothwendig $200 \times 8 + 62 \times 3 = 1\,786$ Drucksorten, d. h. es sind für die sämmtlichen Stationen der Preussischen Staatsbahnen ungefähr doppelt so viel Fahrkarten erforderlich, wie jetzt auf einer mittleren Station vorräthig gehalten werden müssen. Wenn jedoch Marken verschiedener Klassen ausgegeben werden, so sind erforderlich $62 + 200 \times 2 = 462$ Drucksorten. Die Zahl der auf allen Stationen des Preussischen Staatsbahnnetzes gegenwärtig verkauften verschiedenen Fahrkarten entzieht sich meiner Schätzung; sie dürfte in die Hunderttausende gehen.

Inwiefern das Markenfahrkarten-System auf die Verringerung des Personals der einzelnen Stationen einwirken wird, lässt sich von hier aus auch nicht annähernd schätzen; es dürfte darauf hinzuweisen sein, dass das Kassenwesen eine ganz bedeutende Vereinfachung erfahren wird, und ebenso fast alle Beamte, welche jetzt in der Fahrkartenausgabe beschäftigt sind, entbehrlich werden. In den 3 Fahrkartenausgaben auf dem Bahnhof Breslau O/S. z. B. sind gegenwärtig 12 Beamte beschäftigt. Nach Einführung der Markenfahrkarten sind nur 2 Mann für den Markenverkauf nöthig, der in diesem Falle wegen seines grossen Umfanges nicht dem Bahnhofswirth überlassen werden kann. Auf kleineren Stationen, z. B. in Rawitsch, sind die Stationseinnehmer und deren Vertreter entbehrlich. Auch die Kassenrevisionen werden sich, soweit der Fahrkartenverkauf dabei in Betracht kommt, bei dem Markensystem in der denkbar einfachsten Weise abwickeln. Die Reisenden werden sich sehr bald in die einfache Behandlung der Markenfahrkarten hineinfinden und die Annehmlichkeit dieser Einrichtung schätzen lernen.

Bei dem vorgeschlagenen System wird auch die Gepäckabfertigung wesentlich erleichtert. Hierfür dient zum Theil die Rückseite der Fahrkarte.

Nachdem der Reisende die Fahrkarten mit Marken beklebt und abgestempelt hat, gibt er dieselben mit dem Gepäck bei der Abfertigung ab und nennt sein Reiseziel. Der Gepäckabfertiger sieht nach, ob die Fahrkarte für die bestimmte Fahrt richtig markirt ist, und stellt, falls mehrere Karten verwendet sind, auf derjenigen Fahrkarte, welche bis zur Bestimmungsstation reicht, die Quittung über den Empfang des Gepäcks aus. Zugleich klebt er den für Ueberfracht etwa zu erhebenden Betrag in Marken auf. Sind zu einer Reise mehrere Fahrkarten nöthig, so werden die nicht zur Zielstation reichenden Fahrkarten auf der Rückseite in dem Theil der Karte durchstrichen

welcher die Bescheinigung der Gepäckabfertigung vorgedruckt enthält.

Der Reisende erhält am Zielpunkte der Reise gegen Abgabe der mit Bescheinigung versehenen Fahrkarte das Gepäck ausgefolgt. Da es möglich ist, mit 2 oder mehreren Karten zwischen 2 beliebigen, weit von einander entfernten Stationen zu verkehren, so ist auch die Gepäckabfertigung zwischen diesen Stationen direkt möglich. Hieraus dürfte sich für den Reisenden ein bequemeres und angenehmeres Fahren ergeben, als wenn er vielleicht 3 Mal oder noch häufiger unterwegs sein Gepäck an sich nehmen, eine neue Fahrkarte kaufen und das Gepäck wieder aufgeben muss. Für die Verwaltung aber bietet das in obigem erläuterte System den nicht unwesentlichen Vortheil, dass die Abfertigungen auf den Zwischenstationen in Fortfall kommen und mithin eine Verringerung des Personals und eine Vereinfachung des Dienstes ermöglicht wird.

Zum Schlusse sei darauf hingewiesen, dass es, wenn durchgehende Fahrkarten bis zur Zielstation der Reise ausgegeben werden und am Fahrkartenschalter kein Gedränge stattfindet, kaum ein für den Reisenden bequemeres als das Edmonson'sche System geben kann.

Die sonst noch aufzustellenden Systeme werden immer an die Mithilfe der Fahrgäste einen grösseren Anspruch stellen; mithin würde die Einführung eines neuen Systems wohl immer auf den Widerspruch der Reisenden stossen, wenn nicht mit derselben die Ermässigung der Fahrpreise verbunden wird.

Letztere dürfte nach längerer oder kürzerer Frist einmal erfolgen und wäre alsdann die Gelegenheit, dem Reisenden als Gegenleistung für die zu gewährende Preisermässigung die Mitwirkung bei der Ausfertigung der Fahrkarten zuzumuthen.

. . . . m.

Der Verwaltungsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für das Geschäftsjahr 1891.*)

Die gesammten Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe und den mit demselben verbundenen Nebendiensten betrugen einschl. des Agios für Goldeinnahmen:

im Jahre 1891 . . . . . 68 475 001 fl.
„ „ 1890 . . . . . 67 495 373 „
somit im Jahre 1891 mehr um . 979 628 fl.
oder 1,45 %.

Von der Gesammteinnahme entfallen im Jahre:

	1891 fl.	%	1890 fl.	%
auf den Personenverkehr .	15 966 164 =	23,32	15 466 378 =	22,91
„ „ Gepäck „ .	965 433 =	1,41	877 944 =	1,31
„ „ Eilgut „ .	1 751 251 =	2,57	1 766 098 =	2,62
„ „ Frachtgut „ .	44 884 508 =	65,55	44 760 224 =	66,31
auf die Transporteinnahmen überhaupt	63 577 356 =	92,85	62 870 644 =	93,15
„ „ Vergütung aus dem Lokalbahnbetriebe .	1 923 619 =	2,81	1 694 740 =	2,51
„ „ Einnahmen aus dem Salzgeschäfte . . .	1 433 727 =	2,09	1 421 647 =	2,11
„ „ Einnahmen aus der Verpachtung des Hotels Zell am See	12 000 =	0,02	12 000 =	0,02
„ „ Einnahmen aus dem Lagerhause in Graz	9 990 =	0,01	— =	—
„ den Erträgnissantheil des Staates an der Wiener Verbindungsbahn	197 364 =	0,29	257 822 =	0,38
„ die sonstigen verschiedenen Einnahmen .	1 320 945 =	1,93	1 238 520 =	1,83
zusammen	68 475 001 =	100	67 495 373 =	100

Nachdem die Vergütung für die Postbeförderung im Jahre 1891 mit dem Betrage von 475 788 fl. — entsprechend der Einreihung dieser Einnahme in dem Finanzgesetze — unter den Transporteinnahmen für Eilgüter in Rechnung gestellt erscheint, wurde zum Zwecke der Vergleichung auch die Vergütung für die Postbeförderung für das Jahr 1890, welche in dem betreffenden Verwaltungsberichte mit 476 639 fl. als gesonderte Post unter den Einnahmen aus Nebendiensten angeführt ist, den Transporteinnahmen für Eilgüter zugeschlagen. Ferner erscheinen unter den Einnahmen des Jahres 1891 aus Nebendiensten 9 990 fl. als Einnahme aus dem Betriebe des Lagerhauses in Graz verrechnet, welchen für das Jahr 1890 eine aus der gleichen Quelle entsprungene Einnahme von 9 160 fl. gegenübersteht, die indessen damals, konform dem Voranschlage, mit 8 660 fl. unter den Transporteinnahmen für Frachtgüter und mit 500 fl. unter den sonstigen verschiedenen Einnahmen verrechnet wurde.

*) Der in Nr. 34 S. 360 d. Ztg. von unserem Wiener Korrespondenten nach der „N. Fr. Pr." mitgetheilte Auszug aus dem Verwaltungsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen von 1891 genügt nicht, um ein einigermaassen vollständig objektives Bild von den Betriebsresultaten dieses grossen wichtigen Bahngebiets zu geben. Wir lassen deshalb einen aus jenem Verwaltungsbericht wörtlich entnommenen weiteren Auszug nachstehend folgen. Die Redaktion.

Die Transporteinnahmen des Gesammtnetzes (einschl. Agio) sind:

von 62 870 644 fl. im Jahre 1890
auf 63 577 356 „ „ „ 1891
somit um 706 712 fl. oder 1,12 %

gestiegen, während der Zuwachs der durchschnittlichen Betriebslänge im Jahre 1891 nur 0,92 % betrug.

Ueber die Vertheilung der Transporteinnahmen auf die verschiedenen Bahngruppen des staatlichen Betriebsnetzes gibt die nachstehende Tabelle Aufschluss.

Transporteinnahmen.

Bahngruppe	Transporteinnahmen einschl. Agio im Jahre 1891: für das Betriebskilometer fl.	Gesammtsumme fl.	%	Differenz gegen 1890 fl.	%
Westliche Staatsbahnen, einschl. Ungarische Westbahn (Steier. Linie), Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn	50 727 506	12 429,24	79,79	— 61 989	— 8,77
Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn	556 391	2 285,62	0,87	+ 47 878	+ 6,78
Dalmatiner Staatsbahn	118 868	962,09	0,19	+ 1 089	+ 0,15
Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, einschl. Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn (Galiz. Linie), Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, Erzherzog Albrechtbahn, Mährische Grenzbahn .	12 174 591	6 773,39	19,15	+ 719 734	+ 101,84
zusammen	63 577 356	10 301,58	100,00	+ 706 712	100,00

Der prozentuelle Zuwachs an Transporteinnahmen beträgt bei der Gruppe der:

Istrianer Staatsbahn . . . . . 9,42 %
Dalmatiner „ . . . . . 0,93 „
Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien . . 6,28 „

wogegen die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen eine Abnahme um 0,12 % erfahren haben. Dieselben Erscheinungen finden auch in den durchschnittlichen Einnahmenergebnissen, auf das Betriebskilometer berechnet, ihren gleichmässigen Ausdruck.

Die hier angeführten Schlussergebnisse finden nachstehend ihre Erläuterungen:

Personenverkehr.

Auf die Ergebnisse des Personen- und Gepäckverkehres war während der ganzen Dauer des Jahres 1891 der Tarif vom 16. Juni 1890 von maassgebendem Einfluss.

In den nachfolgenden Ausweisen bezeichnen die für das Jahr 1891 angegebenen Ziffern die Anzahl der verkauften Fahrkarten, wogegen die für das Jahr 1890 angeführten Ziffern die auf Grund eines Erfahrungsschlüssels aus der Anzahl der verkauften Fahrkarten ermittelte Zahl der beförderten Personen bedeuten. Die Anzahl der im Jahre 1891 thatsächlich beförderten Personen war jedenfalls geringer als die ausgewiesene Menge verkaufter Karten.

Der Zonentarif und insbesondere die durch das Verhältniss der Klasseneinheitssätze mögliche Kartenkombination erschwert eben die Führung einer genauen Statistik und lässt den Vergleich mit früheren Perioden, für welche die Ziffernangaben auf anderem Wege erhoben wurden, nicht ganz zureichend erscheinen.

Werden die Ergebnisse der Periode vom 1. Januar bis 15. Juni, dann vom 16. Juni bis Ende Dezember 1890 jenen der Halbjahrsperioden vom 1. Januar bis letzten Juni und vom 1. Juli bis Ende Dezember 1891 — unter Vernachlässigung der aus der Zuzählung der zweiten Hälfte des Monats Juni 1890 zum zweiten Halbjahre sich ergebenden Inkongruenz — gegenübergestellt, so zeigt sich im Jahre 1891 eine Zunahme der Personenzahl:

bei der Gruppe der	im ersten Halbjahr Personen	%	im zweiten Halbjahr Personen	%
Westlichen Staatsbahnen	2 736 228 =	36,86	1 497 887 =	10,25
Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn	108 707 =	104,91	37 957 =	12,90
Dalmatiner Staatsbahn	15 841 =	61,42	10 955 =	18,36
Staatsbahnen in Galizien, Mähren u. Schlesien	841 571 =	73,52	581 416 =	24,06
bei dem Gesammtnetze	3 702 347 =	42,57	2 128 215 =	12,24

Es ist demnach im Jahre 1891 nicht nur gegenüber jener Periode des Jahres 1890, während welcher noch der frühere Tarif in Kraft stand, eine Vermehrung der Personenzahl eingetreten, sondern es hat auch gegenüber jener Periode des Jahres 1890, in welcher der Zonentarif bereits in Wirksamkeit war, eine wesentliche Vermehrung der Anzahl beförderter Personen stattgefunden.

Interessant ist die Thatsache, dass der Vergleich der Frequenz des 2. Halbjahres 1889, in welcher Periode der Zonentarif noch nicht bestand, mit der Frequenz der 2. Hälfte des Jahres 1890, in welcher Periode der Zonentarif schon eingeführt war, die gleiche Verkehrszunahme von rund 43 % ergibt.

Die prozentuelle Zunahme der Personenzahl im 2. Halbjahre 1891 gegen 1890 mit 12,24 % übersteigt ganz wesentlich die in den vorangegangenen 4 Jahren eingetretene normale Verkehrssteigerung. Dieselbe betrug nämlich im Jahre:

1886	gegen	1885	0,13	%
1887	„	1886	0,57	„
1888	„	1887	4,24	„ und
1889	„	1888	4,47	„

woraus hervorgeht, dass die Zunahme der Anzahl beförderter Personen im 2. Halbjahre 1891 gegen 1890 den normalen Zuwachs selbst dann noch namhaft übersteigt, wenn nach dem früher Erwähnten ein Theil dieses Zuwachses lediglich auf Rechnung der Verschiedenartigkeit der statistischen Ermittelung der Ziffernansätze in beiden Vergleichsperioden gestellt werden wollte.

Die in den verschiedenen Zonengruppen stattgefundene Steigerung ergibt, dass an derselben alle Entfernungen in nahezu gleichem Maasse theilgenommen haben. Rücksichtlich der 3 Wagenklassen und 2 Zuggattungen zeigt sich ein anscheinend auffälliger Rückgang in der Frequenz der Schnellzüge, sowie in der Benutzung der I. und II. Wagenklasse. Eine theilweise Verschiebung in diesem Sinne hinsichtlich der Klassenfrequenz dürfte thatsächlich, wenn auch keinesfalls im Verhältnisse der ausgewiesenen Ziffern, stattgefunden haben. Es darf jedoch nicht unberücksichtigt bleiben, dass innerhalb der ersten 5 Zonen die Karten häufig vorgekauft und von den Reisenden, insbesondere bei den Personenzügen zu beliebigen Kombinationen rücksichtlich der benutzten Wagenklasse verwendet werden, dass ferner die nicht im Dienste reisenden Militärpersonen, ebenso Staatsbeamte, Kinder und andere zu ermässigten Preisen in den höheren Wagenklassen beförderte Personen, welche früher mit halben Karten der benutzten Wagenklasse fuhren, nun durch Kombination mit Karten III. Klasse abgefertigt werden, und dass endlich Stationen und Haltestellen für Relationen mit ganz geringer Frequenz im Interesse einer vereinfachten Gebahrung die Abfertigung der Reisenden in höheren Wagenklassen und in Schnellzügen mit Karten der III. Klasse Personenzug gestattet ist.

Von Interesse ist eine für das Jahr 1890 und 1891 auf gleicher Grundlage, d. i. durch Zählung bei den Zügen hergestellte Tabelle über die Anzahl der in Wien Westbahnhof und Wien Kaiser Franz Josefbahnhof abgegangenen und angekommenen Personen, aus welcher zu entnehmen ist, dass die Gesammtanzahl der Reisenden im Jahre 1891 am Westbahnhofe um 612 504 Personen oder 12,58 % und am Kaiser Franz Josefbahnhofe um 688 545 Personen oder 24,86 % zugenommen hat.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer ist rücksichtlich des Gesammtnetzes (ausschliesslich Lokal- und Pachtbahnen)

von 1 012 974 659 Personenkm im Jahre 1890
auf 1 227 970 846 „ „ „ 1891,
d. i. um 214 996 187 „ oder um 21,2 %

gestiegen. Es wurden zurückgelegt:

	Personenkm	%
in der I. Wagenklasse	27 544 526 =	2,25
„ „ II. „	124 866 619 =	10,16
„ „ III. „	1 013 709 207 =	82,55
von Militärreisenden	61 850 494 =	5,04

des von den Reisenden aller Wagenklassen zurückgelegten Weges.

Die Länge des durchschnittlich von jedem Reisenden auf dem Gesammtnetze zurückgelegten Weges ist von 38,84 km im Jahre 1890 auf 38,48 km im Jahre 1891, d. i. um 0,93 % zurückgegangen.

Ausserdem wurden auf den im Staatsbetriebe stehenden Lokal- und Pachtbahnen zurückgelegt:

in der I. Wagenklasse	181 606	Personenkm
„ „ II. „	2 479 496	„
„ „ III. „	37 261 681	„
„ „ IV. „	1 686 204	„
von Militärreisenden	1 136 740	„

welche in den auf Einheiten bezogenen statistischen Tabellen nicht berücksichtigt erscheinen, nachdem den bezüglichen Leistungen keine Transporteinnahmen gegenüberstehen.

Die Einnahme aus dem Personentransport hat rücksichtlich des Gesammtnetzes gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1890 eine Zunahme um 499 786 fl. oder 3,23 % erfahren, von welcher auf das 1. Halbjahr 76 444 fl. oder 1,14 % und auf das 2. Halbjahr 423 342 fl. oder 4,85 % entfallen. An der Besserung der Einnahmen sind sämmtliche Bahngruppen betheiligt.

Auf das Betriebskilometer des Gesammtnetzes berechnet, betrug die durchschnittliche Einnahme aus dem Personentransport: im Jahre 1891 2 587 fl., 1890 2 529 fl., daher 1891 mehr um 58 fl. oder 2,29 %.

Die Einnahme vertheilt sich hiernach ziemlich gleichmässig mit rund je ein Drittel auf den engeren Lokalverkehr bis 50 km, auf den Verkehr auf Entfernungen von 51—200 km und auf den Fernverkehr über 200 km.

Reisegepäck.

Der Transport von Reisegepäck zeigt rücksichtlich des Gesammtnetzes gegen die Ergebnisse des Jahres 1890 an Freigepäck und bezahltem Gepäckübergewicht zusammengenommen eine Zunahme um 338 t oder 0,65 %.

Dagegen wurden im Jahre 1891 um 2 097 897 tkm oder 27,10 % weniger zurückgelegt als im Jahre 1890, auch ist der durchschnittlich von jeder Tonne zurückgelegte Weg von 149,29 km im Jahre 1890 auf 108,13 km in 1891, somit um 41,16 km oder 27,58 % zurückgegangen, was wohl dem Umstande zuzuschreiben ist, dass nach Aufhebung des Freigepäcks auf grosse Entfernungen weniger Reisegepäck mitgenommen wird.

Die Einnahme hat sich jedoch rücksichtlich des Gesammtnetzes um 87 489 fl. oder 9,97 %, und zwar für das 1. Halbjahr um 80 414 fl. oder 29,89 %, für das 2. Halbjahr um 7 075 fl. oder 1,16 % gebessert. Auch an dieser Einnahmenerhöhung sind sämmtliche Bahngruppen, mit Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn — welche einen, übrigens unbedeutenden Ausfall nachweist — betheiligt.

Die durchschnittlich auf jedes Betriebskilometer des Gesammtnetzes entfallende Einnahme für Reisegepäck ist von 144 fl. im Jahre 1890 auf 157 fl. im Jahre 1891, somit um 13 fl. oder um 9,03 % gestiegen.

Eilgutverkehr.

Die Eilguttransporte haben auf dem Gesammtnetze um 17 697 t oder 14,38 % zugenommen, an welcher Vermehrung sämmtliche Bahngruppen betheiligt sind. Ebenso ist eine Vermehrung der zurückgelegten Tonnenkilometer um 1 215 425 tkm oder 7,38 % eingetreten, dagegen aber der von jeder Tonne zurückgelegte Weg von 133,90 auf 125,70 km, d. i. um 8,20 km oder 6,12 % zurückgegangen.

Die Transporteinnahmen der westlichen Staatsbahnen und der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn weisen Ausfälle nach, welche indessen durch Einnahmenerhöhungen bei der Gruppe der Dalmatiner Staatsbahn dann der Staatsbahnen in

Galizien, Mähren und Schlesien ihre theilweise Deckung finden, so dass der Einnahmenausfall des Gesammtnetzes sich auf 4 847 fl. oder 0,27 % vermindert.

Nach den beiden Jahreshälften getrennt hat der Transport von Eilgut für das Gesammtnetz im 1. Halbjahre eine Mehreinnahme von 12 524 fl. oder 1,62 %, dagegen im 2. Halbjahre einen Ausfall von 17 371 fl. oder 1,75 % ergeben.

Die Einnahme für das Betriebskilometer des Gesammtnetzes ist von 288,81 auf 235,38 fl., d. i. um 3,43 fl. oder 1,19 % gesunken.

Frachtgutverkehr.

An der Zunahme der Transportmenge um 1 178 334 t oder 7,55 % sind sämmtliche Bahngruppen betheiligt. Diese Zunahme ist nicht nur als eine absolute, sondern fast in vollem Maasse als gleichwerthige relative Steigerung in Rücksicht zu ziehen, nachdem die Gesammtlänge der in Frage kommenden Staatsbahnlinien von 6 115 086 km im Jahre 1890, im Jahre 1891 nur um 56 526 km, d. i. auf 6 171 612 km gestiegen ist.

Hinsichtlich der Vertheilung der einzelnen Transportartikel auf die verschiedenen Bahngruppen sind indessen gegenüber dem Jahre 1890 manche Verschiebungen eingetreten.

In hervorragendem Maasse ist dies bezüglich der Getreidetransporte der Fall, welche zwar für das Gesammtnetz eine Zunahme um rund 92 000 t aufweisen, wogegen jedoch im Durchzugsverkehre über die Linien der westlichen Staatsbahnen nach dem Auslande im Jahre 1891 gegen 1890 um rund 77 000 t weniger verfrachtet wurden, und zwar haben diese Transporte im 1. Halbjahr 1891 gegen die gleiche Periode 1890 eine Zunahme um rund 23 000 t erfahren, wogegen dieselben in der 2. Jahreshälfte um mehr als 100 000 t gegen das Vorjahr zurückgeblieben sind.

Eine Vermehrung der Transporte weisen hauptsächlich folgende Artikel auf: Braunkohle, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Baumfrüchte, Rüben und Rübenschnitte, Bau-, Werk-, Brennholz, Bier, Zucker, Papier und Ziegeln.

Dagegen zeigen sich grössere Ausfälle bei den Transporten von Roheisen, Steinen, Cement, Kalk u. a. m.

Der von jeder Tonne durchschnittlich auf dem Gesammtnetze zurückgelegte Weg ist von 125,43 km im Jahre 1890 auf 123,63 km im Jahre 1891 zurückgegangen, was darauf beruht, dass die Zunahme des Gütertransportes vornehmlich im Lokalverkehre eingetreten ist.

Die Transporteinnahmen aus dem Frachtgutverkehre ergaben im Jahre 1891 gegen 1890 eine Zunahme bei der Gruppe der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn um 29 463 fl. oder 10,30 % und den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien um 424 978 fl. oder 4,95 %, dagegen eine Ahnahme bei der Gruppe der westlichen Staatsbahnen um 326 561 fl. oder 0,91 % und der Dalmatiner Staatsbahn um 3 596 fl. oder 5,7 %.

Auf die beiden Jahreshälften vertheilt, zeigt sich für das 1. Halbjahr eine Mehreinnahme bei der Gruppe der westlichen Staatsbahnen um 418 467 fl., bei der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn um 7 303 fl., dann bei den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien um 318 453 fl.; dagegen ein Ausfall bei der Dalmatiner Staatsbahn mit 637 fl.; somit für das Gesammtnetz eine Einnahmenvermehrung um 643 586 fl.; im 2. Halbjahre eine Mehreinnahme bei der Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn mit 22 160 fl. und bei den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien mit 106 525 fl., dagegen ein Ausfall bei den westlichen Staatsbahnen mit 645 026 fl. und bei der Dalmatiner Staatsbahn mit 2 960 fl., sohin für das Gesammtnetz ein Ausfall um 519 302 fl.

Was die westlichen Staatsbahnen anbelangt, so würde der vorhin erwähnte Ausfall an Getreide im Durchzuge nach dem Auslande im 2. Halbjahre 1891 — den Transportwerth eines Wagens mit rund 70 fl. berechnet — allerdings allein einen Ausfall an Einnahmen im Betrage von 700 000 fl. herbeigeführt haben, wenn derselbe nicht durch die Vermehrung der sonstigen Transporte herabgemindert worden wäre.

Die Einnahme aus dem Frachtguttransporte für das Betriebskilometer ist von 7 319 fl. im Jahre 1890 auf 7 273 fl. im Jahre 1891, d. i. um 46 fl. oder 0,63 % zurückgegangen.

Gesammteinnahmen.*)

Bahngruppe	im Jahre 1891			Differenz gegen 1890	
		auf das Kilometer	Gesammtsumme		
	fl.	fl.	%	fl.	%
Westliche Staatsbahnen, einschl. Ungar. Westbahn (Steier. Linie), Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn	54 006 895	13 233	78,87	+ 127 722	0,24
Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn . . .	560 400	3 309	0,82	+ 49 034	9,59
Dalmatiner Staatsbahn	121 841	986	0,18	+ 1 031	0,85
Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, einschliessl. Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (Galizische Linie), Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, Erzherzog Albrechtbahn u. Mährische Grenzbahn . .	13 785 865	7 670	20,13	+ 801 841	6,18
zusammen	68 475 001	11 095	100,00	+ 979 628	1,45

*) Gesammteinnahmen (Transporteinnahmen, Vergütung aus dem Lokalbahnbetriebe, Einnahmen aus dem Salzgeschäfte, aus der Verpachtung des Hotels Zell a. See, aus dem Lagerhause in Graz, Erträgniss der Antheile an der Wiener Verbindungsbahn und sonstige verschiedene Einnahmen) einschliesslich Agio.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1531 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend a) Anträge auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens, b) Antrag auf Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 4. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Reichsrath und Böhmische Bahnprojekte.

Schon in der ersten Sitzung des wieder zusammengetretenen Reichsrathes bezw. des Abgeordnetenhauses kam der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Aktionskomitees für die Eisenbahnlinie Karlsbad-Fischern-Altrohlau-Neurohlau-Neudek-Neuhammer-Bärringen-Platten-Reichsgrenze zur Verhandlung.

Der Ausschuss stellte den Antrag, diese Petition der Regierung zur eingehendsten Würdigung und besonderen Berücksichtigung zu empfehlen.

Es wurde von einem Abgeordneten darauf hingewiesen, dass die in der vorliegenden Petition angestrebte Eisenbahnlinie in Rivalität tritt mit der schon seit langer Zeit in Aussicht genommenen Linie Karlsbad-Dallwitz-Lichtenstadt-Merkelsgrün-Bärringen-Platten-Reichsgrenze. Da es ohnehin schwierig sei, eine staatliche Unterstützung für Lokalbahnen zu erreichen, und da somit nur eine der beiden Varianten Aussicht auf staatliche Unterstützung habe, würde es sich empfehlen, wenn die beiden Aktionskomitees von Bärringen und Neudek sich fusioniren würden. Redner verweist auf die Nothwendigkeit, das Eisenbahnwesen in Oesterreich zu heben, indem er eine Parallele zwischen der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich und Deutschland zieht. Ein Parlament, das die Valutaregulirung beschliesst, übernimmt dadurch die doppelte Pflicht, den wirthschaftlichen Fortschritt zu fördern. Diesem letzteren Zwecke dient aber insbesondere der Ausbau des Eisenbahnwesens. Auf der Karte des nordwestlichen Böhmens zeigt sich zwischen der Kaiser Franz Josefbahn und der Buschtêhrader Bahn so zu sagen ein Eisenbahnvacuum. Dasselbe müsse durch eine Linie ausgefüllt werden, die geradezu von kosmischer Bedeutung ist: die Eisenbahnlinie Marienbad-Karlsbad. An diese Eisenbahnlinie würde sich die Neudeker Linie anschliessen, und darum empfiehlt Redner diese Linie vor der Linie Dallwitz-Lichtenstadt-Bärringen. Es sprechen hierfür auch humanitäre Momente. Die Neudeker Linie durchzieht das Nothstandsgebiet. Redner erörtert die Rentabilität der Neudeker Linie und führt an, dass die Kammgarnspinnerei in Neudek mehr Steuern zahle, als alle Industrieobjekte der Konkurrenzlinie. Wenn der Handelsminister diesen Bahnbau unterstütze, werde diese That nicht das schlechteste Blatt in der Geschichte des Ministeriums Bacquehem sein.

Ein anderer Abgeordneter führt zur Unterstützung des Bahnbaues die Aeusserung des Statthalters von Böhmen an,

dass die Herstellung von Kommunikationen im Bezirke Neudek zur Belebung des Verkehrs sowie der gewerblichen und industriellen Unternehmungen beitragen und die Wiederkehr von Hungersnöthen verhindern würde. Redner verweist auf die verschiedenartige Behandlung, welche das Böhmische und das Sächsische Erzgebirge von den respektiven Regierungen erfahre, und betont den wachsenden Wohlstand des Sächsischen Erzgebirges. Nicht nur die jetzt in Rede stehende Bahn, sondern überhaupt eine Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes im Erzgebirge sei nothwendig, denn es gebe dort noch viele Gegenden, welche einen Eisenbahnbau höchst rentabel und für den Wohlstand der Bevölkerung förderlich erscheinen lassen. Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Steuerumlagen der Gemeinden bezüglich der Lokalbahnen.

In derselben Sitzung des Abgeordnetenhauses kam die Petition des Landesausschusses von Salzburg, betreffend die Vorlage eines Gesetzes, wodurch die Einhebung von Landes- und Gemeindeumlagen von der Erwerb- und Einkommensteuer der Lokalbahnen ermöglicht bezw. geregelt werde, zur Verhandlung.

Der Ausschuss beantragte, die Petition des Landesausschusses von Salzburg der Regierung abzutreten.

Ein Abgeordneter betonte, die Tendenz dieser Petition gehe dahin, dass das Haus ein Gesetz beschliesse, durch welches es den Gemeinden und Ländern ermöglicht werde, auch dann ihre Umlagen einzuheben, wenn der Staat auf seine Staatssteuer zeitweilig verzichtet. Er verweist auf die Gaisbergbahn, welcher eine dreissigjährige Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer zugestanden wurde und bezüglich welcher die Gemeinde nicht in der Lage sei, Umlagen zu erheben. Die Regierung möge, wenn sie schon auf die Einhebung ihrer Steuern verzichtet, eine ideelle Steuervorschreibung vornehmen, damit die Gemeinden und Länder auf Grund dieser Vorschreibung dann in der Lage sind, ihrerseits ihre Umlagen einzuheben. Die Sache sei von solcher Wichtigkeit, dass sie verdiene, von der Regierung recht eingehend gewürdigt zu werden. Er stellte daher den Antrag, diese Petition der Regierung zur eingehenden Würdigung abzutreten. Dieser Antrag wurde angenommen.

Beantwortung von Eisenbahninterpellationen.

In der darauf folgenden Sitzung des Abgeordnetenhauses beantwortete der K. K. Handelsminister folgende Interpellationen wie folgt:

1. betreffend den Bau der Bahn Böhmisch-Leipa-Leitmeritz, dass die Ertheilung der Konzession für die projektirte Bahn schon für die nächste Zeit in Aussicht stehe, und dass nach der gründlichen Vorbereitung dieses Baues auch sofort nach der Konzessionsertheilung mit dem Baue werde begonnen werden können;

2. betreffend den Bau der Wiener Stadtbahn, dass die Regierung aus prinzipiellen Rücksichten und finanziellen Erwägungen sich für die Konzessionsertheilung an eine vertrauenswürdige Privatunternehmung entschlossen habe. Sie werde aber unbedingt dafür Vorsorge treffen, dass die bauliche Anlage und Einrichtung des Betriebes dieser Bahn allen aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen in jeder Richtung Rechnung tragen und die Durchführung des Unternehmens seitens des Konzessionärs sowohl in technischer als finanzieller Beziehung den finanziellen Anforderungen einer soliden und reellen Geschäftsgebahrung entsprechen werde;

3. betreffend die Personentarife der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, dass die Beschwerde der Interpellanten über die hohen Fahrpreise bereits dadurch gegenstandslos geworden sei, dass auf Einschreiten des Handelsministers bei der Verwaltung der Gesellschaft eine Reform des Personentarifes mit 1. Februar d. J. eingetreten sei, wonach ein auf die Zoneneintheilung der K. K. Staatsbahnen gegründeter Zonentarif bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn eingeführt und die Ungleichheit der Tarifirung beseitigt wurde;

4. betreffend die Verkehrsverhältnisse auf der Lokalstrecke der Kaiser Franz Josefbahn, dass die beanstandete Winterfahrordnung keine Veränderung gegen die vorjährige aufweise. Für die Beheizung der Wagen auf der Lokalstrecke während des Winters sei Vorsorge getroffen.

Rechte und Titel der Oesterreichischen Techniker und die Eisenbahnen.

In derselben Sitzung kam ferner die Petition der Studirenden der K. K. technischen Hochschulen Oesterreichs um Einräumung des Rechtes, den Titel Ingenieur zu führen, und um Verbindung jener politischen Rechte mit diesem Titel, wie es beim Doktortitel der Fall ist, ferner über eine ähnliche Petition der Hörer der K. K. Hochschule für Bodenkultur zur Sprache. Der Berichterstatter bemerkt, über die vorliegende Frage sei viel geschrieben und gesprochen worden, dieselbe wurde aktuell und könne darum einer Erwägung fernerhin nicht mehr entzogen werden. Man müsse aber bedauern, dass in so vielen Schriften und Reden ein gewisser bitterer Ton herrsche, Klagen über Zurücksetzung, welche durchaus nicht berechtigt sind. Der verständige Theil der Bevölkerung anerkennt vollständig die grosse Bedeutung dieser wissenschaftlichen Disziplinen für die kulturelle Entwickelung und für den Wohlstand der Bevölkerung. Man achtet jenen Stand gerade so wie diejenigen Berufsstände, welche ihre wissenschaftliche Ausbildung an den Universitäten erlangt haben. Der Petitionsausschuss stellt darum den Antrag, die beiden Petitionen unter Bezugnahme auf die Resolution des Gewerbeausschusses zu dem Berichte desselben über die Regierungsvorlage, betreffend die Regelung der konzessionirten Baugewerbe, der Regierung zur geeigneten Würdigung abzutreten.

Abg. Dr. Habermann: Man müsse sich in dieser Frage auf den Standpunkt stellen: Gleiche Pflichten, gleiche Rechte. Dass die Techniker die gleichen Pflichten haben wie die Universitätshörer, darüber könne kein Zweifel sein. Ihr Bildungsgang ist derselbe, ihre Aufgabe im modernen Staatswesen ist ausserordentlich bedeutend und wichtig. Die Oesterreichischen Techniker haben sich allen ihren zahlreichen Aufgaben durchaus gewachsen gezeigt. Die Erbauung von Gebirgsbahnen ist ein Problem, das Oesterreichische Techniker zuerst gelöst haben, ebenso die Schaffung von hierfür erforderlichen Lokomotiven.

Redner zählt Erfindungen Oesterreichischer Techniker auch auf anderen Gebieten auf.

Abg. Dr. Exner führt aus, dass man zahlreiche Proben dafür habe, dass der Stand der Techniker von anderen, sogen. gelehrten Berufsrichtungen als ein minderwerthiges, zu duldendes, vielleicht brauchbares und nützliches, aber jedenfalls nicht ebenbürtiges Mitglied der Gesellschaft angesehen wird.

Redner führt hierfür mehrere Vorkommnisse aus dem Niederösterreichischen Landtage und dem Wiener Stadtmagistrate an. Angesichts dieser thatsächlichen Unterschätzung der Techniker auf allen Gebieten und der daraus entstehenden berechtigten Verstimmung und Verbitterung ist der Beweis nicht überflüssig, dass der Techniker in Beziehung auf wissenschaftliche und Berufsaufgaben nicht nur nicht hinter den Vertretern der Universitätsstudien zurückstehe, sondern in manchen Beziehungen sogar ein Niveau erreicht, welches mancher Richtung, welche die Universität einnimmt, übergeordnet ist. Redner erinnert daran, dass die wissenschaftliche Grundlage der Ingenieurfächer durch die Universitäten gewonnen wurde. Die Wissenschaft der Techniker sei für die produktive Thätigkeit der Bevölkerung viel wichtiger, als die klassischen Sprachen. Die wissenschaftliche Qualifikation des Technikers stehe der des Universitätshörers mindestens gleich, und der Techniker habe sonach ein Recht, nach seiner Bildungsrichtung wie nach seinen praktischen Aufgaben den Absolventen der Universität gleichgestellt zu werden. Er ist es aber nicht, weder nach seinem Titel, noch in Bezug auf den Schutz in der Berufsausübung; er ist der Pfuscherkonkurrenz ausgesetzt, er hat gar kein Recht, das aus seinem Berufe hervorgeht, nicht einmal das armselige Wahlrecht. Die Techniker haben die ganze Erdoberfläche verändert, sie haben die Gebirge durchbohrt, die Flüsse regulirt, sie stellen die Wasserkräfte zu jedem beliebigen Zwecke zur Verfügung, und alles das geschieht nicht blos auf Grund der Wissenschaft, sondern infolge der ausserordentlichen Hingebung Ausdauer und Entsagung der Techniker, welche in dieser Richtung mehr leisten als irgend ein anderer Stand. Die Erbauung der Eisenbahnen fordert Jahr für Jahr eine grosse Anzahl von Opfern. Der arme Lott, der den Arlberg erbaute, hat sich bei der Schaffung des Werkes aufgerieben, von den kleinen Ingenieurassistenten und Eleven gar nicht zu reden. Es ist ein wahrer Feldzug, den die Ingenieure gegen die Kräfte der Natur führen. Diese ausserordentliche Hingebung legt dem Staate die Pflicht auf, den Technikern auch eine Gegenleistung zu gewähren, und es ist das Mindeste, dass man ihnen den Ingenieurstitel gibt. Redner apellirt an die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, nicht blos die lendenlahme Resolution zu beschliessen, wonach die Petition an die Regierung zur Würdigung abgetreten werden soll, sondern auch in der Gesellschaft und bei jeder Gelegenheit sich der Techniker anzunehmen, denn man habe gegenüber diesem Stande eine Pflicht der Gerechtigkeit zu erfüllen.

Der erwähnte Antrag wurde mit dem Zusatze angenommen: „Die Regierung wird aufgefordert, eine Verordnung über die Berechtigung zur Führung der Standesbezeichnungen „Ingenieur“ und „Architekt“ mit thunlichster Beschleunigung zu erlassen, eventuell die erforderlichen Gesetzvorlagen zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.“

Betriebseinnahmen der Ungarischen Bahnen im März d. J.

Es vereinnahmten zusammen (die Differenz gegen die gleiche Periode des Vorjahres ist durch ± angezeigt): a) sämmtliche Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen 5 093 900 (— 274 177) fl., für das Kilometer 686 (+ 2) fl., b) die drei die Staatsgarantie geniessenden Bahnen (Arad-Temesvarer, Kaschau-Oderberger [Ungarische Linie], Fünfkirchen-Barcser) 424 265 (+ 32 099) fl., für das Kilometer 883 (+ 30) fl., c) die die Staatsgarantie nicht geniessenden Bahnen I. Ranges (Mohács-Fünfkirchner, Ungarische Linie der Südbahn, Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn 6 151 412 (— 244 637) fl., für das Kilometer 697 (— 34) fl. Sämmtliche Lokalbahnen 541 234 (+ 118 060) fl., für das Kilometer 166 (+ 11) fl. Alle diese Bahnen zusammen 6 692 646 (— 126 577) fl., für das Kilometer 554 (— 32) fl. Die Gesammteinnahmen aller dieser Bahnen im I. Quartal d. J. betragen 18 817 736 (+243 652) fl., für das Kilometer 1 556 (— 61) fl.

Wiedereinführung der Perronkarten auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Direktion der Oesterreichischen Staatsbahnen theilt folgendes mit: „Aus dienstlichen Rücksichten sowie im Interesse der Bequemlichkeit und Sicherheit des reisenden Publikums ist der freie Zutritt auf die Bahnperrons und, soweit erforderlich, auch in die für das reisende Publikum reservirten Bahnhofräumlichkeiten vom 14. Mai d. J. angefangen nicht mehr gestattet. Personen ohne Fahrlegitimationen, welche Zutritt auf die Perrons oder in die reservirten Räumlichkeiten erlangen wollen, haben zu diesem Zwecke eine Bahnhofs-Eintrittskarte zum Preise von 10 kr. zu lösen und dieselbe den Thürstehern zur Markirung vorzuweisen.“

Zugverspätungen im Monat März d. J.

In jenem Monat kamen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 200, bei den Personenzügen über 20 Minuten 347, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 131, im ganzen 678. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen 458, durch Post- und Polizeiamtshandlungen 31, Unregelmässigkeiten im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr 293, atmosphärische Einflüsse 162, Hindernisse auf der Bahn 2, mangelhaften Zustand der Bahn 2, Schadhaftwerden von Fahrzeugen 14, andere Gründe 11. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 99.

Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 28. April d. J.

Der Präsident besprach die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres an der Hand des Geschäftsberichtes und schloss seine Darstellung mit folgenden Worten: Für Neuherstellungen und Neuanschaffungen wurden die in der vorjährigen Generalversammlung mit rund 175 000 fl. präliminirten Ausgaben zu Lasten des Spezialfonds bestritten. Um jedoch ausser den im vorigen Jahre präliminirten noch andere unumgänglich nothwendig gewesene Herstellungen und Anschaffungen zu bewirken, war noch ein weiterer Betrag von 21 000 fl. erforderlich, welcher gleichfalls dem Spezialfonds angelastet wurde. Der Spezialfonds schliesst mit Ende des abgelaufenen Jahres mit einem Passivsaldo von 98 434 fl., den der Verwaltungsrath durch Heranziehung der Annuitäten-Differenzquote des Jahres 1892 und eventuell der künftigen Jahre zu tilgen beabsichtigt. Das finanzielle Ergebniss ist ein Gewinnüberschuss von 403 552 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, aus diesem Gewinn, wie im Vorjahre, eine Superdividende von 5 fl. für die Aktie und Genussschein zur Vertheilung zu bringen, wofür ein Betrag von 300 000 fl. erforderlich ist, dem Pensionsfonds 20 000 fl. zu widmen und den Rest von 83 552 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Umstand, dass die bisherigen Einnahmen infolge der allgemeinen Verkehrsabnahme in den ersten Monaten dieses Jahres hinter der gleichen Periode des Vorjahres nicht unerheblich zurückgeblieben sind, rechtfertigt den Antrag, dem Jahre 1892 einen grösseren Gewinnvortrag zuzuführen. — Ein Aktionär erklärte, dass der diesjährige Bericht des Verwaltungsrathes recht pessimistisch angehaucht sei, ohne dass die Situation diese pessimistische Auffassung verdiene. Die Methode der Aufspeicherung von Vermögen zu Gunsten einer ungewissen, manchmal auch undankbaren Zukunft, wie sie bei der Gesellschaft geübt werde, habe ihre grossen Bedenken. Wenn es sich darum handeln sollte, dass die Böhmische Westbahn einmal in andere Hände gelangen wird, welche Frage in irgend einer absehbaren Zeit an die Gesellschaft herantreten müsse, dann möge der Verwaltungsrath die Aktiven der Gesellschaft nicht nach der Bilanz, sondern nach dem effektiven Werthe, wie er sich durch einen 30jährigen Bestand entwickelt habe, zur Geltung bringen. — Der Präsident erwiderte: Ich darf mich darauf berufen, dass ich durch 30 Jahre der Verwaltung der Böhmischen Westbahn angehöre und nach meiner Ueberzeugung und jener der Kollegen den Verhältnissen entsprechend vorgegangen wurde. Spricht man mit Rücksicht auf die Erträgnisse des abgelaufenen Jahres, so müssen wir bemerken, dass der Spezialfonds mit einem Passivsaldo schliesst, wonach also diesmal eine höhere Bemessung der Dividende ausgeschlossen ist. Wenn einmal die Verhältnisse in der Zukunft konsolidirt sein werden, wird es auch an der Zeit sein, über die Reservepolitik der Verwaltung zu sprechen. Was den Fall betrifft, dass die Böhmische Westbahn einmal in andere Hände übergehen sollte, so betrachtet der Verwaltungsrath die dann einzuleitende Aktion als eine Vertrauensfrage. Die Generalversammlung hat ihrem Verwaltungsrathe stets das grösste Vertrauen entgegengebracht, und der Verwaltungsrath hofft, dass er dieses Vertrauen auch in diesem Falle rechtfertigen werde. — Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden hierauf einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Eisenbahn Zwolenowes-Smecna am 28. April d. J.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1891 konstatirt den stetigen Fortschritt in der Verkehrsentwickelung des gesellschaftlichen Unternehmens. Es wurden im Jahre 1891 befördert: 11 644 Personen, um 1 912 Personen mehr als im Jahre 1890, und 462 504 (+ 50 233) t Güter, darunter 439 252 (+ 52 900) t Kohle. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 174 773 (+ 8 045) fl., die Ausgaben auf 42 544 (+ 8 565) fl., so dass zuzüglich des Gewinnübertrages von 23 364 fl. aus dem Vorjahre die Summe von 155 593 fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon 6 611 fl. in den Reservefonds, 5 000 fl. in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, 112 360 fl. zur Bezahlung einer Gesammtdividende von 25 fl. für die Aktie = 12,5 % zu verwenden und den nach Bestreitung der Aktien-Tilgungsquote und der statutarischen Tantieme des Verwaltungsrathes verbleibenden Rest von 23 145 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden ohne Diskussion angenommen.

Generalversammlung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft am 28. April d. J.

Die Versammlung der Aktionäre dieser die innere Stadt Wien mit ihren ehemaligen Vororten verbindenden Bahn nahm von der Verlesung des Jahresberichtes für 1891 Umgang. Der Präsident theilt mit, dass die Verwaltung von der Verlängerung der Strecke Westbahnlinie-Baumgarten nach Hütteldorf eine Belebung des Verkehrs und auch eine Steigerung der Einnahmen erwarte. Durch den Bau der Stadtbahn werde die Neue Tramway eher einen Aufschwung als einen Rückgang erfahren, da die Erfahrung gelehrt habe, dass jedes neue Verkehrsmittel auch einen neuen Verkehr schaffe, an welchem nicht nur dieses neue, sondern auch alle schon bestehenden Verkehrsmittel Antheil nehmen. Betreffs der Verwendung des Reingewinnnes, der unter Zuziehung des Gewinnvortrages 147 988 fl. beträgt, wurde beschlossen, dass von dem nach Bestreitung der 5 % Zinsen der 21 000 Prioritätsaktien verbleibenden Betrage von 42 988 fl. eine Dividende von 1,50 fl. auf jede der im Umlaufe befindlichen 24 600 Stammaktien vertheilt und der Rest von 6 088 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werde. Es gelangen sodann die von der Verwaltung beantragten Statutenänderungen zur Verhandlung. Der Verwaltungsrath beantragt die Aufnahme einer Bestimmung in das Statut, wonach die Prioritätsaktien längstens bis Ende 1922 getilgt werden sollen. Die Amortisation erfolgt entweder im Wege der Verloosung oder durch Rückkauf. Im ersteren Falle werden an Stelle der Prioritätsaktien Genussscheine ausgegeben, welche an der Superdividende partizipiren. Die Prioritätsaktien können unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften auch in grösseren Beträgen, als die jährliche Amortisationsquote ausmacht, amortisirt werden. Die Regierung habe auch die Bildung eines Erneuerungsfonds verlangt, weshalb auch eine diesbezügliche Bestimmung in die Statuten aufgenommen wurde. Nach einer längeren Debatte, in welcher einzelne Aktionäre auf die Gefahr hinwiesen, dass die verstärkte Amortisation leicht zu einer Beeinträchtigung der Dividendenansprüche der Stammaktionäre führen könnte, wurden die beantragten Statutenänderungen mit der Modifikation angenommen, dass nicht der Verwaltungsrath, sondern die Generalversammlung über die verstärkte Tilgung zu beschliessen habe. Schliesslich wurde der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend eventuelle Auflösung des mit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen geschlossenen Betriebsvertrages angenommen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Bahn am 30. April d. J.

Dem verlesenen Geschäftsbericht für 1891 ist zu entnehmen, dass die Lokalbahnen ein günstiges Erträgniss geliefert haben, und dass der Verkehr auf diesen Bahnen in steter Entwickelung begriffen ist. Ein Aktionär bittet um

Aufklärung über die Abnahme des Valuten- und Zinsengewinnes um nahezu 100 000 fl., trotzdem die Wechselkurse im Jahre 1891 höher waren als im Jahre 1890. Er regt ferner an, dass in den künftigen Bilanzen das Valuten- und Zinsenkonto getrennt geführt und der Kurs angegeben wird, zu welchem der Saldo der Rumänischen Regierung begeben wurde. — Ein anderer Aktionär bezeichnet jedoch eine derartige Trennung des Valuten- und Zinsenkontos mit Rücksicht auf die Beziehungen der Bahn zur Rumänischen Regierung als inopportun. — Ein Verwaltungsrath bemerkt, dass die Abnahme des Valutengewinnes durch die Bemerkung erklärt wird, welche der Verwaltungsrath dem Antrage auf Verwendung des Reingewinnes als Begründung beigefügt hat: „Die hauptsächlichste Differenz ist beim Valuten- und Zinsenkonto, und darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1890 die Remittirungen der Königlich Rumänischen Regierung sich auf rund 4 960 000 Frcs. beliefen, während dieselben für 1891 um 1 095 000 Frcs. weniger betragen haben; letztere Summe resultirte aus der Ausgleichung des Kontokorrents mit der Königlich Rumänischen Regierung zu unseren Gunsten, die im Sinne der Konvention vom 10./22. Januar 1889 im Jahre 1890 erfolgte.“ Die Gesellschaft erhalte die Remittirungen von Rumänien am 13. April und 13. Oktober, und das empfangene Wechselmaterial werde successive veräussert. Es sei daher nicht leicht möglich, den Kurs, zu welchem die Begebung erfolgte, anzugeben. Der Verwaltungsrath werde die Anregung bezüglich der Trennung des Valuten- und des Zinsenkontos in Erwägung ziehen. — Ein dritter Aktionär erklärt, dass es am Platze gewesen wäre, die heutige Erklärung bereits früher bekannt zu geben, bezw. schon im Berichte des vorigen Jahres zu bemerken, dass die Remittirungen des Jahres 1890 ausnahmsweise hohe waren. — Der Verwaltungsrath erwidert, dass die Verwaltung gar keine andere Pflicht habe, als den Aktionären in der Generalversammlung Auskunft zu ertheilen, und nicht dazu gezwungen werden könne, den Aktionären vor der Generalversammlung Mittheilungen zu machen. Es gelangen hierauf die Anträge über die Verwendung des Gewinnüberschusses von 882 667 fl. zur Verhandlung. Der Verwaltungsrath beantragt, eine Superdividende von 3 fl. für die Aklie auszuzahlen und den Rest von 477 667 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ein Aktionär stellt den Antrag, die Superdividende um 0,5 fl. zu erhöhen und nur einen Vortrag von 410 167 fl. zu reserviren. Der Verwaltungsrath spricht sich gegen diesen Antrag aus. Hierauf werden die Vorschläge des Verwaltungsrathes genehmigt. Die Gesammtdividende stellt sich demnach auf 13 fl. gegen 14 fl. im Vorjahre.

Ausserordentliche Generalversammlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn am 30. April d. J.

Zum Zweck der Beschlussfassung über die Konversion der gesellschaftlichen Prioritäten und über die Aufnahme einer Investitionsanleihe hat diese Versammlung stattgehabt. Der gesellschaftliche Direktor, Regierungsrath Eger, brachte die bekannten Anträge zur Verlesung. — Ein Aktionär, als Vertreter eines Reichsdeutschen Aktienbesitzes, betont, dass man im Deutschen Reiche mit der Entwickelung der Angelegenheiten bei der Reichenberg-Pardubitzer Bahn durchaus nicht zufrieden sei. Die Aktien dieser Bahn seien seinerzeil al pari emittirt worden, und das Deutsche Kapital habe die volle Einzahlung geleistet im Vertrauen auf den Umstand, dass dem Aktienkapital eine 5 % Staatsgarantie, also eine Rente von 10,50 fl. für die Aktie, zugesichert war. Diese Rente sei aber in der Folge auf 9 und später sogar auf 8 fl. gesunken. Das Deutsche Kapital hätte zur Zeit der Aktienemission 5 % Oesterreichische Staatspapiere zum Kurse von 75 % kaufen können und der Staat habe durch die Volleinzahlung des 15 Millionen Gulden betragenden Aktienkapitals einen Betrag von 5 Millionen Gulden erspart. Die Aktionäre hätten also ein gutes Recht auf Wiederherstellung der 5 % Verzinsung. Man sei im Deutschen Reiche bisher der Meinung gewesen, dass nach völliger Tilgung des Prioritätsanlehens II. Emission im Jahre 1906 die Aktionäre wieder in den Genuss einer höheren Rente gelangen werden; diese Hoffnung jedoch zerstöre das gegenwärtige Uebereinkommen. Er glaube, es wäre eine moralische Verpflichtung der Oesterreichischen Regierung, den Aktionären als Entgelt für die gebrachten Opfer eine solche Erhöhung der Staatsgarantie zuzugestehen, dass mindestens eine Rente von 9 fl. für die Aktie resultire. Des weiteren spricht sich der Redner dagegen aus, dass die neue Anleihe auf Silberwährung lauten solle. Er wünscht, dass ein Theilbetrag von mindestens 15 Millionen Gulden auf Markwährung emittirt werde, um den Deutschen Prioritätenbesitz nicht zu deplaciren. Auch liesse sich durch den höheren Begebungskurs der Goldtitres eine Ersparniss von mindestens 0,5 Millionen Gulden erzielen. Im Deutschen Reiche sei die Silberwährung unpopulär. Er halte mit Rücksicht auf die im Zuge befindliche Valutaregulirung das Risiko einer Goldschuld für so gering, dass es gegenüber den Vortheilen bei Placirung der Anleihe kaum ins Gewicht fallen könne. — Der Präsident erwidert, dass das vorliegende Uebereinkommen das Produkt jahrelanger sorgfältiger Verhandlungen sei und eine Modifikation desselben nach dem heutigen Stande der Dinge und den Zeitverhältnissen sich nicht mehr durchführen lasse. Es müsse als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Ein Währungswechsel sei schon mit Rücksicht auf die in Silber zu zahlende Staatsgarantie vom Standpunkte des Aktionärs nicht empfehlenswerth; die Regierung jedoch würde das Risiko eines Goldagios auf keinen Fall übernehmen. Nach diesen Aufklärungen wurden die Anträge des Verwaltungsrathes mit allen gegen 12 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die heftigen Angriffe der „Nordd. Allg. Ztg.“ gegen die mit 2,10 Frcs. für 1 fl. Oe. W. bestimmte Werthrelation hat ungemein verstimmt, obzwar sich die Deutsche Regierung offiziös verwahrt hat, diesen Auslassungen irgendwie nahe zu stehen. Die Wiener Börse hat aber alle Ursache, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken. Unsere Effekten sind noch billig und ausnahmslos erheblicher Kursaufbesserungen fähig. Diese ist zwar noch nicht bezüglich aller Bahnaktien eingetreten, wird aber mit Zuversicht erwartet. Südbahn (86,50) ist wohl infolge der Agitation Deutscher Aktionäre, wegen deren wirksameren Vertretung im Verwaltungsrathe, etwas gewichen, bleibt aber doch nebst der Staatsbahn (286), für welche von Berlin starke Aufträge einliefen, ein Spekulationspapier ersten Ranges; Nordwestbahn (210,50) und Elbethalbahn (231,50) haussirten, weil deren Dividenden höher als im Vorjahre und zwar mit 10 fl. gegen 9 fl., bezw. 11,5 fl. gegen 11 fl. bemessen werden sollen. Wie gewöhnlich nach abgehaltener Generalversammlung waren Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (245), Böhmische Westbahn (253) und Südnorddeutsche Verbindungsbahn (186) unbedeutend matter. Davon machte Aussig-Teplitzer Eisenbahn (1405) und Zwolenowes-Smecnabahn, die keine Abgeber fand und daher nicht notirt erscheint, eine Ausnahme. Auch für Buschtêhrader Bahn Lit. B. (450,50) war starker Begehr, weil deren Aktien als die steigerungsfähigsten der Böhmischen Bahnen gelten.

Aus Frankreich.

Die Departements-Eisenbahngesellschaft in 1891.

Der Departements-Eisenbahngesellschaft sind 743 km konzessionirt und für gemeinnützig erklärt, davon befinden sich 692 km im Betriebe und 51 km (Digoin-Etang) im Bau; andererseits sind davon 502 km Lokalbahnen und 241 km Linien von allgemeinem Interesse. Konzessionirt, aber noch nicht für gemeinnützig erklärt ist die 26 km lange Lokalbahn von Rouillac (Charente) nach Matha (Charente Inférieure). Vom Staat gebaut und von der Gesellschaft betrieben wird die auf Korsika gelegene Linie von allgemeinem Interesse von Bastia nach Ajaccio, von der sich 124 km im Betrieb und 33 km im Bau befinden. Nur vorläufig konzessionirt sind die Linie von allgemeinem Interesse Fium' Orbo-Bonifacio (85 km) und Ajaccio-Propriano (55 km) auf Korsika, sowie Cheylard-Yssingeaux (68 km) und Lamastre-Cheylard (19 km) in den Departements Ardèche und Haute Loire; ferner die Lokalbahnen Joigny-Toucy (42 km) und Sens-Departementsgrenze (29 km) in Yonne, sowie Monterau-Rebais (82 km), Puiseux-Nemours (21 km), La Chapelle la Reine-Fontainebleau-Valvins (19 km) und Meaux-Survillers (41 km) in Seine et Marne. Die im Betrieb befindliche Lokalbahn Valognes-Montebourg-Barfleur (44 km) hat die Vollspur von 1,44 m; alle übrigen Linien haben eine Spurweite von 1 m oder sind für solche in Aussicht genommen. Im ganzen umfasst das Netz der Gesellschaft Ende 1891 1 387 km, von denen sich 816 km im Betriebe, 84 km im Bau befinden und 487 km noch nicht für gemeinnützig erklärt sind; im Laufe des Jahres 1891 wurden im Departement Ardèche die Linien von allgemeinem Interesse Tournon-Lamastre (32 km) und La Voulte sur Rhône-Cheylard (48 km), erstere am 1. Juli, letztere am 10. September in Betrieb genommen. Abgesehen von der Lokalbahn Montereau-Château Landon (51 km) in Seine et Marne, deren Verkehr durch die schlechte Rübenernte ungünstig beeinflusst wurde und demzufolge einen geringen Einnahmerückgang ergab, sind die Betriebseinnahmen auf allen Linien in aufsteigender Linie geblieben. Der Rechtsstreit mit der Französisch-Algerischen Gesellschaft wegen des Baues der Linie Mostaganem-Tiaret ist durch Vergleich beendet worden. Die Verwaltungsräthe Ernest Polack und Tercelin-Monjot sind gestorben; an die Stelle des ersteren ist der bisherige Generalsekretär Labbe getreten. Die Einnahmen der Gesellschaft einschliesslich eines Uebertrags aus dem Vorjahre, der Zinsen angelegter Geldbestände, der gewährleisteten Zinszuschüsse usw. beliefen sich auf 2 854 199,07 Frcs.; hiervon beanspruchten die Zinsen der Schuldverschreibungen 1 360 080,20 Frcs. und die Kosten des Geldverkehrs 5 975,28 Frcs., so dass 1 488 143,59 Frcs. zur Ver-

fügung der am 2. April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Es werden auf die zur Hälfte, d. h. mit 250 Frcs. eingezahlten Antheilscheine je 17,50 Frcs. Gewinn vertheilt, 65 180,42 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen, 60 737,08 Frcs. den besonderen Rücklagen sowie 100 000 Frcs. den Rücklagen für Ausbesserungen und unvorhergesehene Fälle zugeführt, endlich 124 309,05 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Verstaatlichung der Südkanäle.

Am 12. April d. J. hat der Abgeordnete Pelletan unter zahlreicher Unterstützung einen Gesetzentwurf eingebracht, dessen einziger Artikel lautet: „Die Schifffahrt auf dem Garonneseitenkanal sowie auf dem Südkanal wird der Herrschaft des gemeinen Rechts unterstellt.“ Im Einvernehmen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Kammer die Dringlichkeit für diesen Antrag erklärt.

Da der Südkanal der Südbahngesellschaft bis 1898 verpachtet ist und ihr der Garonneseitenkanal vertragsmässig bis zum Ablauf der Konzessionsdauer gehört, so kann der genannte Antrag, der die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben auf jenen Kanälen zum Zweck hat, nur durch Verstaatlichung der Kanäle oder gegen angemessene Entschädigung der Südbahngesellschaft zur Durchführung gelangen. Verhandlungen hierüber schweben schon seit längerer Zeit zwischen der Regierung und der Gesellschaft.

Internationaler Binnenschifffahrts-Kongress.

Der in diesem Jahre in Paris abzuhaltende V. internationale Binnenschifffahrts-Kongress wird sich mit 10 Fragen beschäftigen, und zwar: 1. Befestigung der Kanalufer, 2. Speisung der Kanäle, 3. Stauung der Kanäle, 4. Wasserbecken, 5. Einstellung der Benutzung von Kanälen und kanalisirten Flüssen, 6. Schiffszug a) auf Kanälen, b) auf kanalisirten Flüssen, c) auf Flüssen mit freiem Lauf, 7. Gebühren und Abgaben auf den Schifffahrtsstrassen, 8. Einrichtung der Binnenschifffahrts-Häfen, 9. Aufgaben der Schifffahrtsstrassen und der Eisenbahnen im Verkehrsgewerbe und 10. Verbesserung der Flüsse in ihrem Meerestheil einschliesslich der Mündung.

Ueber die auch das Eisenbahnwesen berührende 9. Frage werden aus Deutschland: Dr. R. van der Borght in Köln, Franz Merkens in Köln, Dr. Landgraf, erster Sekretär der Mannheimer Handelskammer, und Pescheck, Regierungs- und Baurath in Frankfurt a/O., aus Oesterreich: Pollack, Sekretär des Elbevereins in Teplitz, sowie Schromm, Kaiserlicher Rath und Schifffahrtsinspektor in Wien, aus Ungarn: Dr. A. Halasz, Professor am Polytechnikum in Budapest, endlich aus Frankreich: Civilingenieur J. Fleury in Paris berichten.

Beleuchtung der Eisenbahnwagen bei Beförderung von Militärpferden.

Da auf verschiedenen Netzen, besonders aber auf der Westbahn bei Beförderung von Militärpferden zur Nachtzeit keine Beleuchtung der Wagen stattfindet, so sind die Pferdebegleiter unter Umständen behufs wirksamer Ueberwachung gezwungen, sich durch Zündhölzer oder Kerzen Licht zu machen. Unter den Bedingungen, denen die zu Militärsendungen benutzten Güterwagen in Kriegszeiten zu entsprechen haben, befindet sich aber auch die Verpflichtung der Beleuchtung zur Nachtzeit. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat hieraus Veranlassung genommen, die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 30. Dezember 1891 anzuweisen, die zur Beförderung von Militärpferden benutzten Eisenbahnwagen bei Nacht schon in Friedenszeiten beleuchten zu lassen, zumal dadurch die Sicherheit der Pferdebegleiter vergrössert und die Gefahr der Brandstiftung vermindert wird.

Die Zeitkarten der Nordbahn.

In Uebereinstimmung mit der am 1. April d. J. in Kraft getretenen Tarifermässigung hat die Nordbahn, übrigens ohne gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung, auch ihren Zeitkartentarif umgearbeitet und den bisherigen Staffeltarif durch einen Kilometertarif ersetzt. Bei Lösung von Jahreskarten betragen nunmehr die Preise (die aufgehobenen Sätze stehen in Klammern) für 10 km in I. Klasse 200 (240) Frcs., in II. Klasse 150 (180) Frcs. und in III. Klasse 100 (120) Frcs., für 20 km: 300 (369,60) Frcs. bezw. 231 (252) Frcs. und 154 (168) Frcs., für 30 km: 374 (475,20) Frcs. bezw. 281 (356,40) Frcs. und 187 (216) Francs, für 40 km: 436 (528) Frcs. bezw. 327 (396) Frcs. und 218 (240) Frcs., für 50 km: 490 (580,80) Frcs. bezw. 368 (435,60) Francs und 245 (264) Frcs., endlich für 100 km: 700 (844,80) Frcs. bezw. 525 (633,60) Frcs. und 350 (422) Frcs.

Die Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten.

Am 7. April d. J. beklagte sich der Abg. Basly in der Kammer darüber, dass die Eisenbahnbeamten trotz des Ministerialerlasses vom Mai 1891, betreffend den Schluss der Frachtgutstellen an Sonn- und Feiertagen um 10 Uhr Vormittags, nach wie vor bis 6 Uhr Abends zu arbeiten hätten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten entgegnete darauf, dass die Beamten nach Schluss des Bahnhofs für die Verladung der Stückgüter, für die Berechnung der Gebühren, für Ausfertigung der Begleitpapiere usw. zu sorgen hätten und dass auch, so lange der Zugverkehr nicht eingestellt würde, stets mehrere Beamte zur Abnahme der ankommenden Stückgüter erforderlich seien. Uebrigens sei die Zahl der an Feiertagen beschäftigten Beamten geringer als an Werktagen; gleichwohl werde er der Frage nach weiterer Beschränkung der Sonntagsarbeit auch ferner seine Aufmerksamkeit widmen.

Aus Italien.

Betrieb.

Weinbeförderung. Einen eigenartigen Ausnahmetarif führt die Verwaltung der Südbahnen auf dem Adrianetz ein, und zwar nur für Frachtgutgeschwindigkeit zu ausschliesslicher Anwendung auf Sendungen von verdorbenem (als solcher nicht mehr geniessbarem) Landwein nach Brennereien in Mailand. Das Bedürfniss dazu hat sich auf den Linien S. Severo - Foggia - Lucera, Manfredonia - Foggia - Maddaloni, Cervaro - Rocchetta Melfi - Rapolla Lavello, Foggia-Otranto, Massafra - Bari und Zollino - Gallipoli herausgestellt und umfasst zwei Arten von Preissätzen: solche für volle Wagenladungen zu 10 t auf das Kilometer und Kilometersätzen für jede weitere Tonne, und solche für einen vollen Zug von 150 t und Zugkilometer bezw. für jede weitere Tonne und Kilometer einzeln. Auch werden Vereinbarungen mit der Verwaltung des Mittelmeernetzes behufs Anwendung des Tarifes im Nachbarverkehr getroffen.

Verkehr Reggio-Messina (über die Meerenge). In der Gesetzsammlung ist das Gesetz über den Vertrag mit den Eisenbahn-Betriebsgesellschaften veröffentlicht, wonach 2 Dampfer — davon der eine nach den neuesten Erfahrungen im Personenverkehr gebaut, der andere nach besonderen Angaben der Regierung eingerichtet und ausgerüstet — das Uebersetzen der Personen in längstens 40 Minuten bewirken sollen. Der Güterdienst wird durch die erforderlichen Schleppdampfer und Fähren besorgt, welche letzteren mit Schienen und den nöthigen Sicherheitsvorkehrungen versehen sein und je 6 Eisenbahn-Güterwagen aller Art fassen müssen. Die Betriebsgesellschaft hat für alle zum Ein-, Aus- und Umladen erforderlichen Einrichtungen Vorsorge zu treffen, mit Ausnahme der Krähne und Ladebühnen, welche die Regierung beschafft. Die betriebführenden Gesellschaften erhalten eine feststehende Jahressumme von 110 000 L. und ausserdem die Hälfte der Roheinnahme aus Personen- und Güterverkehr über die Meerenge; die andere Hälfte fliesst zur Staatskasse.

Eisenbahnverkehr über See. Behufs Umgestaltung bezw. Verbesserung des gesammten gemeinsamen Verkehres sind Ende März d. J. Vertreter der beiden grossen Bahnnetze des Festlandes sowie derer auf Sizilien und Sardinien zu eingehender Vorberathung zusammengetreten. — Ferner ist auf Anregung des Ministers für Post- und Telegraphenwesen und im Hinblick auf die Eröffnung der Strecke Campiglia Marittima-Piombino von der Verwaltung des Mittelmeernetzes und der Allgemeinen Italienischen Schifffahrtsgesellschaft ein gemeinsamer Güterverkehr zwischen dem Festlande und der Insel Elba geschaffen worden, zunächst versuchsweise.

Pullman-Wagen. Auf der Linie Palermo-Messina verkehren seit 19. März d. J. in den direkten Zügen 3 in Mailand gebaute und nach den neuesten Fortschritten der Technik eingerichtete Schlafwagen (mit Büffet und allen Bequemlichkeiten), die Namen „Palermo, Messina und Catania“ tragend. Die Wagen sind 18 m lang, haben 4 Achsen, von denen je 2 in einem Untergestell vereinigt sind, und zeichnen sich, abgesehen von der allgemeinen geschmackvollen Einrichtung und Ausführung durch eine neuartige Beschaffenheit der Zug- und Buffervorrichtungen, sowie durch ein besonders praktisches Anbringen der oberen Betten aus; durch diese und die Verwandlung der Sitze im Salon lassen sich im Bedarfsfall bis zu 20 Betten im Wagen herrichten. Diese 3 Schlafwagen sind übrigens die ersten in dieser Art, welche in Italien selbst hergestellt wurden.

Bahnbeschädigungen, Mittelmeernetz. Infolge plötzlicher Regengüsse in den letzten Märztagen war eine nicht unbedeutende Zahl von Bahnstrecken durch Betriebsstörungen heimgesucht, herbeigeführt durch Einsturz von Bauten oder Beschädigungen am Bahnkörper. Es war der Betrieb gänzlich oder theilweise aufgehoben durch Einsturz von Brücken auf den Strecken Trofarello - Carmagnola, Cavallermaggiore-Bra und Savigliano-Fossano; durch Ueberschwemmung bezw. Unterspülungen auf den Strecken Asti - Casale, Asti - Castagnole, Settimo - Brandizzo, Moretta-Cavallermaggiore, None-Candiolo und Casale-Valenza;

durch Erd- oder Felssturz Vernante-Limone, Alpignano-Rosta, Chiomonte-Salbertrand und an verschiedenen Stellen von Bra-Savona.

Bis auf die Strecke Trofarello-Carmagnola waren bis zum 1. April d. J. sämmtliche beschädigten Punkte wieder völlig betriebsfähig hergestellt; auf letztgenannter Strecke konnte die Herstellung einer betriebssicheren Nothbrücke erst mit Ende der 1. Aprilwoche ermöglicht werden, und wurde bis dahin der Verkehr mittelst Umsteigens bezw. Umladung bewirkt.

Nord-Mailand. Nachdem die Anwendung der Schwerkraftzüge für den Güterverkehr auf der Strecke Inverigo-Bovisa sich gut bewährt hat, wird die Verwaltung zwischen Varese und Tradate (Linie Mailand-Varese-Laveno) auf Grund der gemachten Erfahrungen Schwerkraftzüge für Personenbeförderung einführen.

Aus Russland.

Erlass, betreffend Bestätigung der höheren Betriebsbeamten in ihren Aemtern.

Am 28. Februar d. J. ist ein Allerhöchster Befehl erlassen worden, welcher dem Minister der Verkehrsanstalten das Recht zueignet, die Bestimmung des § 17 des Statutes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, wonach dem Minister das Recht zusteht, die höheren Betriebsbeamten in ihren Aemtern zu bestätigen, auf alle Russische Privateisenbahngesellschaften auszudehnen, d. h. also auch auf solche, in deren Statuten eine derartige Beschränkung der Befugnisse der Gesellschaften nicht enthalten ist.

Demzufolge dürfen in Zukunft die nachstehend bezeichneten Aemter nur mit Personen besetzt werden, welche der Minister vorher bestätigt: der Dirigirende der Bahn (Direktor), die Chefs: der Linie und der Gebäude, des Betriebes, des Telegraphen, des rollenden und des Betriebsmaterials, der Materialiendepots (Magazine und Heizmaterial), des Sanitätsdienstes (älterer Arzt), des Rechnungswesens (Oberbuchhalter), der Abtheilungen (Strecken) der Exploitation der Linie, die Abtheilungschefs und ältere Revisoren (Kontroleure) des Exploitationsdienstes, die Chefs der Haupt- (grossen) Werkstätten, der Betriebsstrecken und die Stellvertreter der obengenannten Personen. Damit hat der neue Minister sich eine sehr grosse Kompetenz ertheilen lassen, denn nicht nur, dass er die vorgeschlagenen Kandidaten bestätigen oder auch die Bestätigung verweigern kann, sondern es liegt hierin mit eingeschlossen eine Befreiung aller aufgeführten Beamten von dem direkten Einfluss der resp. Direktionen, weil sie nicht mehr die Möglichkeit haben werden, die betreffenden Beamten entlassen zu können ohne Genehmigung des Ministers. Es sind also die Privatgesellschaften in der freien Disposition sehr wesentlich beschränkt, wenn man von einer solchen in der vorangedeuteten Richtung in Zukunft überhaupt noch sprechen kann.

Weichselbahnstation Beresno (Brschesno).

Der Minister der Verkehrsanstalten hat gemäss Vorschrift vom 17. März d. J. befohlen, die auf der 355. Werst der Weichselbahn belegene Halbstation „Brschesno“ in „Beresno“ umzubenennen.

Personaländerungen im Ministerium der Verkehrsanstalten.

Zum Direktor des Eisenbahndepartements im Ministerium der Verkehrsanstalten ist der bisherige Betriebsdirektor der Petersburg-Warschauer Bahn, Ingenieur Soumarokow, ernannt worden. Hierbei sei bemerkt, dass die Vereinigung der beiden Aemter eines Direktors des Eisenbahndepartements und des Präsidenten der zeitweiligen Verwaltung der Staatsbahnen wiederum aufgehoben worden ist. Allem Anscheine nach werden noch andere wesentliche Veränderungen im Bestande und in der Organisation des Ministeriums beabsichtigt, da der Minister Männer der Praxis an sich heranzuziehen den Wunsch zu haben scheint. Wir kommen dann jedenfalls auf den Gegenstand zurück.

Bjelostok-Lapy.

Auf der Strecke Bjelostok-Lapy der Warschau-St. Petersburger Bahn wird ein zweites Geleise gelegt werden. Die Arbeiten beginnen bereits im laufenden Monat.

Die Freibilletfrage.

Schon seit längerer Zeit ist man in den kompetenten Regierungskreisen damit beschäftigt, die Frage der Freibillets zu lösen. Es macht die grosse Zahl der Freibillets, wie es scheint, Sorge, weil die Meinung sich Geltung verschafft hat, dass die ertheilten Freibillets an Beamte und deren Familien die Einnahmen wesentlich kürzen. Um nun die Frage gründlich durchzuberathen, ist gegenwärtig beim Finanzministerium unter dem Vorsitze des Ministergehilfen, Geheimrath v. Thörner, eine Kommission niedergesetzt und ihr der Auftrag zu theil geworden, zur Regulirung der Frage der Freibillets geeignete Vorschläge zu machen. Es ist hierbei konstatirt worden, dass im Jahre 1888 von den Russischen Eisenbahnen gegen 1,5 Millionen Freibillets zu einmaligen Fahrten und mehrere 10 000 Stück Jahresfreibillets ausgegeben worden sind. Das ist, meint man, entschieden des Guten zu viel, und so ist denn der Staat, der an den Einkünften der Bahnen interessirt ist, der Regelung dieser Frage näher getreten. Die Aufhebung des Modus der Freibilletts ist bereits, wie verlautet, im Prinzip entschieden; nur wenige, genau begrenzte Ausnahmen sollen von dieser allgemeinen Regel statuirt werden.

Unter der Voraussetzung, dass die Angaben unserer Quelle richtig sind, scheint es uns, dass die Ausnutzung der Bahnen gar nicht so übermässig gross ist. Setzt man nämlich die Zahl der einmaligen Freibillets in Beziehung zu den sämmtlichen Billets, nämlich 1 500 000 + 36 773 818 Billets, so findet man, dass sämmtliche Bahnen Russlands 3,9 % Personen auf Freibillets befördert haben. Allerdings kommt hierzu noch die Benutzung der Jahreskarten, die schwer zu kontroliren ist, aber sehr gross kann die kaum sein, weil sie sich vorherrschend auf die Bahnen konzentrirt, die zu den Residenzen und an die Grenzen führen, wie denn überhaupt die Bahnen sehr ungleich in Anspruch genommen werden. Alles zusammengenommen sollte aber doch nur zu sehr geringfügigen Aenderungen begründete Veranlassung geben, weil es eine verhältnissmässig nicht sehr grosse Last ist, welche die Bahnen tragen, es aber allerdings ein grosses Benefizium für die Beamten der Bahnen ist, denn anderenfalls würde den Beamten, bei der durchschnittlich sehr geringen Gage, die Möglichkeit der Benutzung ganz genommen werden. Hoffentlich fällt die Kommission nicht gar zu sehr aus einem Extrem in das andere, was aber allerdings sehr zu befürchten ist.

Neuer Tarif für Eisentransporte.

Mit dem 25. März d. J. ist ein neuer Eisenbahntarif für den Transport von Eisen, Blech, unbearbeitetem Gusseisen, Schienen, Schienenbefestigungen, Erzen usw. auf den Russischen Eisenbahnen in Kraft getreten, der aller Voraussicht nach eine weitgehende Belebung der Russischen Eisenproduktion hervorrufen wird. Es ist interessant zu sehen, wie sich allmählich unter dem Schutze der Russischen Zölle die Verarbeitung bezw. Gewinnung der Erze entwickelt hat, wodurch Russland natürlich immer freier vom Auslande wird, bisher hat das nun allerdings keine Verbilligerung seiner Industrieerzeugnisse zur Folge gehabt und konnte auch schwer haben, weil sehr viele und bedeutende Konsumenten, wie z. B. die Eisenbahnen, gezwungen wurden, Schienen usw. Russischer Provenienz zu verwenden und ausserdem die Konkurrenz der Werke untereinander noch eine verhältnissmässig geringe ist. Für die nächste Zeit lässt sich aber gewiss eine namhafte Entwickelung der Eisenproduktion und was damit zusammenhängt erwarten, da ja doch neues Leben und Rührigkeit in den Eisenbahnbau gekommen ist. Bisher sind an Erzen im ganzen Reiche gewonnen und bearbeitet worden: 1887 — 82 753 489 Pud, 1888 — 87 516 929 Pud, 1889 — 100 107 764 Pud. Bergwerke zur Erzgewinnung befinden sich bisher: im Ural 498, im Transmoskauischen Gebiet 20, in Polen 79, in Süd- und Westrussland 22, in Sibirien 4, im Nordgebiet 1 und 13 Seen, in Finnland 1 und 164 Seen. Mehr als die Hälfte alles 1889 gewonnenen und bearbeiteten Erzes fällt auf den Ural (51,1 Millionen Pud), dann folgen Süd- und Südwestrussland mit 21 Millionen Pud, Polen mit 13,3 Millionen Pud, das Transmoskauische Gebiet mit 10,2 Millionen Pud, Finnland mit 2,66 Millionen Pud, das Nordgebiet mit 1 Million Pud und Sibirien mit 783 214 Pud. Die Schmelzung von Gusseisen entwickelt sich in bedeutendem Maasse; 1887 wurden 37,39 Millionen Pud gewonnen, 1888 — 40,7 Millionen, 1889 schon 45,18 Millionen Pud, doch überwiegt das Bedürfniss nach Gusseisen noch immer die Nachfrage. Eisen wurde 1889 — 26 116 374 Pud gewonnen, Stahl 15 795 752 Pud. Aus dem Auslande eingeführt wurden 1889 — 7 132 890 Pud Gusseisen, 5 283 375 Pud Eisen und 978 719 Pud Stahl; ausgeführt wurden dagegen nur 9 991 Pud Gusseisen, 313 849 Pud Eisen, 5 070 Pud Stahl. An der Einfuhr von Gusseisen, Eisen und Stahl nach Russland betheiligen sich vorzugsweise Grossbritannien, Deutschland und Belgien. Es wurde von diesen Ländern im Jahre 1889 nach Russland eingeführt:

	Eisen Pud	Gusseisen Pud	Stahl Pud
Grossbritannien . . .	972 212	4 663 736	268 726
Deutschland	1 686 470	1 673 821	476 765
Belgien	1 569 545	207 291	111 376

Aus Grossbritannien.

Die Untersuchungen über die Dienstdauer der Englischen Eisenbahnbeamten

sind, wie in Nr. 27 S. 290 d. Ztg. berichtet ist, am 25. Februar d. J. wieder aufgenommen worden. Gleich die erste Sitzung bot Momente, die ein lebhaftes Interesse beanspruchen. Es wurde ein bereits im vorigen Jahr vernommener Zeuge, John Hood, der damals Stationsvorsteher zu Montgomery auf der Cambrischen Bahn war, vernommen. Er hatte früher ausgesagt, dass ein Bediensteter in einem Falle 44 Stunden hintereinander Dienst gethan habe. Jetzt sagt er aus, dass er von der Gesellschaft nach jener Aussage entlassen worden sei, obwohl er 22 Jahre, davon 20 als Stationsvorsteher, in ihrem Dienst gestanden habe. Später sei ihm bedeutet worden, seine Aussagen zurückzunehmen. Die Gesellschaft lehne es ab, ihn wieder anzustellen und so sei er, wenn eine kurze Beschäftigung, die er inzwischen erhielt, abgelaufen sei, mit Weib und Kindern auf die Strasse geworfen.

Harford, der Sekretär der „Railway Servants Association", einer Arbeitergenossenschaft, die sich im Laufe der Jahre gebildet hat, um im Wege der Selbsthilfe anerkannte Missstände abzustellen und die Arbeiterfrage aus sich heraus zu regeln, hat dem Ausschuss geschrieben, dass er ihm keine weiteren Zeugen aus den Arbeiterkreisen mehr vorstellen könne wegen der vielen durch die letztjährigen Verhöre herbeigeführten Entlassungen und Bestrafungen. Mündlich führte Harford dem Ausschuss mehrere derartige Beispiele an. Alle diese Leute fielen der Genossenschaft zur Last.

Die Angelegenheit wurde in der Sitzung am 3. März d. J. durch Vernehmung des damaligen Generaldirektors der Cambrischen Bahn, Mr. Conacher, weiter verfolgt. Dieser bestritt, dass der Zeuge Hood nach seiner damaligen Vernehmung als ein gebrandmarkter Mann („marked man"), wie er angegeben habe, behandelt worden sei; er habe Hood vielmehr stets Wohlwollen und Anerkennung entgegengebracht. Dieser sei allerdings ohne Angabe von Gründen entlassen worden. Mr. Conacher wies darauf hin, dass Unregelmässigkeiten, die nach Hood's vorigjähriger Aussage entdeckt worden seien, Anlass zur Entlassung gegeben hätten; es handle sich um Vernachlässigungen im Dienste aus früherer Zeit, in erster Linie um die Fälschung einer Lohnliste, die aber, wie Hood behauptete, und wie auch andererseits bestätigt wurde, lediglich deshalb ausgeführt war, um die zu lange Dienstdauer zu vertuschen. Der Vorsitzende bestätigte, dass „der Fall Hood zur Sprache gebracht worden sei, nachdem man nicht allein seine Zeugenaussage, sondern auch sein früheres Verhalten im Dienst in Betracht gezogen habe." Weiter sagte er: „Die Behandlung des Falles Hood entsprach vollkommen der Billigkeit, ja sie muss sehr milde genannt werden; auch habe man keine andere Wahl gehabt als ihn zu entlassen." Diese wörtlichen Anführungen sind hier beigefügt, weil sie mit den gesuchten Anlässen für Hood's Entlassung doch in einem offenen Widerspruch stehen. Die Parlamentskommission hat denn auch anerkannt, dass in diesem Falle eine durchaus ungerechtfertigte Maassregelung vorliege, und dass der dem John Hood bei nochmaliger Anhörung ertheilte Verweis in einer Form ertheilt worden sei, aus welcher hervorgeht, dass dadurch andere Bedienstete von weiteren Zeugenaussagen abgeschreckt werden sollten.

Dieses Urtheil hat nicht allein bei der Cambrischen Bahn, sondern auch bei den Englischen Bahnen im Allgemeinen wenig Freude hervorgerufen, denn die öffentliche Meinung verallgemeinert einen solchen Fall ohne weiteres. Die Gegnerschaft der Bahnen und die Zeitungen haben den Fall denn auch sofort aufgegriffen und den John Hood zum Märtyrer gestempelt, dessen Wiedereinsetzung oder Schadloshaltung gefordert wird, ohne die Gründe, die zu seiner Entlassung führten, weiter zu beachten. Ueberdies ist für ihn eine Subskription eröffnet worden.

Aus Nordamerika.

Tunnel unter dem East River.

Die Newyork und Long Island Eisenbahngesellschaft, die einen Tunnel unter dem East River von der 42. Strasse in Newyork nach der gegenüberliegenden Long Island City zu bauen beabsichtigt, hat die für die Konzessionsertheilung von den Verwaltungen beider Städte gestellten Bedingungen angenommen, so dass die Inangriffnahme des Werkes wahrscheinlich demnächst erfolgen wird.

Eine neue Brücke über den Mississippi

bei Burlington ist in Bau begriffen und nahezu fertiggestellt. Dieselbe ist eine zweigeleisige Eisenbahnbrücke und dient als Ersatz der in den Jahren 1865/66 gebauten ersten eisernen Brücke über den Mississippistrom. Die alte Brücke, die mit einem Kostenaufwand von 5 000 000 ℳ gebaut wurde, vermochte die heutigen schweren Züge nicht mehr mit Sicherheit zu tragen, auch den gewaltig angewachsenen Verkehr nicht mehr aufzunehmen. Die Kosten des neuen Bauwerkes belaufen sich auf rund 1 700 000 ℳ

Die Ueberwachung der Eisenbahnen

durch eine Kommission von 3 Mitgliedern soll durch eine jetzt vor der gesetzgebenden Körperschaft des Staates Newjersey befindliche Bill herbeigeführt werden. Die Kosten hierfür, welche jährlich 25 000 D. nicht überschreiten sollen, haben die Eisenbahnen im Verhältniss ihrer Ausdehnung zu tragen. Die Kommission soll ermächtigt werden, alle Einzelheiten des Betriebes zu untersuchen, Einsicht in die Bücher und Urkunden zu nehmen; es sollen ihr dieselben Befugnisse, wie sie die Gerichte gegenüber den Zeugen haben, beigelegt werden. Ferner sollen ihr die Untersuchung der Unfälle aller Art, die Verhütung zu hoher Fahrpreise, die Herbeiführung der rechtzeitigen Erneuerung der Bauwerke und der Bahnbestandtheile, die Befugniss, die Anlage neuer Stationen zu befehlen, zugesprochen werden. Ob die Bill, die so einschneidend in die bisherigen Eisenbahnverhältnisse eingreifen will, durchgeht, erscheint noch sehr fraglich.

Elektrische Schneekehrmaschinen.

Die Leistungen der Thomson-Houston'schen elektrischen Schneekehrmaschine bei dem Schneesturm, der kürzlich am Lake Superior wüthete, sind bemerkenswerth. Die Maschinen hatten die Strassenbahngeleise in Duluth und Westsuperior freizumachen. Am Tage des Sturmes, einem Mittwoch, war die Maschine im Betrieb, bis infolge Umbrechens der Telegraphen- und Telephonstangen sich die daran befindlichen Drähte mit den Kraftleitungsdrähten berührten und in wenigen Minuten die Kehrmaschine und alle auf der Linie befindlichen Wagen eingeschneit waren. Von Mittwoch Nachmittags 2 Uhr bis Donnerstag Vormittags 10 Uhr lag die Maschine unthätig dem Sturme ausgesetzt, ein Versuch, die Geleise freizumachen, wurde in dieser Zeit nicht unternommen. Die Maschine war vollständig im Schnee begraben. Nachdem der Schnee von den Bürstenhaltern und Rheostaten abgestäubt war, wurde die Maschine unverzüglich in Betrieb gesetzt. Es waren 39,5 km Geleise freizumachen, und diese Arbeit wurde mit Ausnahme einer kurzen Strecke, die mit festem Eis bedeckt war, $3^1/_2$ Tage nach Beginn des Sturmes fertiggestellt. Bei schweren Schneewehen musste hierbei der Schnee erst auf das Nachbargeleis und von diesem auf die Seite der Strasse geworfen werden, so dass ein grosser Theil der Arbeit zweimal gemacht wurde. Wehen von 90 cm Höhe und 6 m Länge wurden glatt weggenommen. Bei Wehen von 2,50 m Höhe wurde der Schnee bis auf 60 cm ausgeschaufelt, den Rest warf die Maschine über die seitlichen Schneewälle. Am zweiten Tage war die Arbeit deshalb schwieriger, weil der Schnee bereits durch Fuhrwerke fester geworden und auch das Wetter gelinder war. Die Schaufelräder der Maschine machten hierbei 150 Umdrehungen in der Minute.

Notizen über die Chicagoer Weltausstellung.

Das Schatzamt der Vereinigten Staaten hat beschlossen, dass aus auswärtigen Staaten nach der Ausstellung eingeführte Maschinen, einerlei ob sie als Ausstellungsobjekte für sich zu betrachten oder im Betriebe vorgeführter Industrien thätig sind, abgabefrei bleiben. Rohmaterialien, die bei diesen Industrien verarbeitet werden, unterliegen der gewöhnlichen Steuer.

Eine Bill zum Schutze der fremden Aussteller patentirter Gegenstände gegen etwaige Verfolgung wegen Verletzung der Patentrechte hat soeben den Senat der Vereinigten Staaten passirt und wird zweifellos die Genehmigung der Kammer erhalten. Die Bill lautet: Kein Bürger irgend eines Landes soll verantwortlich gemacht werden wegen Verletzung eines von den Vereinigten Staaten gewährten Patentes oder einer eingetragenen Schutzmarke, soweit die bezügliche Verletzung Gegenstände irgend welcher Art, die mit der Weltausstellung in Chicago in Verbindung stehen, betrifft.

Die Prüfung der Eisenbahnprojekte für die Ausstellung wird zur Zeit von der Direktion vorgenommen. Darüber, dass die Ausstellungsbahn als Hochbahn ausgeführt werden muss, herrscht kein Zweifel. Der Betrieb der Wagen mit elektrischer Kraft derart, dass jeder Wagen einen Motor erhält, und die Bewegung vom Ende des Zuges aus kontrolirt wird, scheint sich der grössten Gunst zu erfreuen.

Manper Bros, Scribner & Sons und die Century Gesellschaft werden die Geschichte des Verkehrs aller Länder in bildnerischen Darstellungen zur Ausstellung bringen. Rs.

Personalnachrichten.

Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht

feierte am 27. vorigen Monats den Tag, wo er vor 25 Jahren (am 27. April 1867) in das Württembergische Ministerium berufen wurde. In bedeutungsvoller sturmvoller Zeit (1870) hat der Jubilar leitend und bestimmend in die Geschicke seiner engeren Heimath und von da aus in diejenigen des Deutschen Reiches eingegriffen und eine an Erfolgen reiche Wirksamkeit entfaltet.

Seit 1873 ist demselben mit dem Württembergischen Ministerium des Aeussern auch die Leitung der Verkehrsanstalten zugefallen, welche unter dem Ministerium Varnbüler mit dem auswärtigen Ministerium vereinigt worden war. Es war ein ganz neues, dem bisherigen Leiter des Justizwesens fremdes Gebiet. In gewohnter Weise führte der neue Verkehrsminister die Geschäfte anfangs mit vorsichtiger Zurückhaltung, beobachtend, sich einarbeitend. Erleichtert wurde solches ihm dadurch, dass die unmittelbare Leitung des Eisenbahnwesens in den Händen eines so bewährten Fachmannes, wie des Geh. Raths von Dillenius, lag und für die nächsten Jahre durch das Gesetz vom 22. März 1873 der Weiterbau der Württembergischen Eisenbahnen im grossen ganzen vorgezeichnet war. Wesentliche Fortschritte im Betrieb und in den Eisenbahneinrichtungen, die Erweiterung des Württembergischen Eisenbahnnetzes auf dem Wege der Gesetzgebung und durch die Unterhandlungen mit der Reichsregierung über die sog. strategischen Bahnen, sodann die Einführung der Nebenbahnen, auch derer mit Schmalspur, in Württemberg, sind im glücklichen Einverständniss mit der Volksvertretung und der öffentlichen Meinung unter seinem Ministerium zustande gekommen. Möge es ihm beschieden sein, noch lange die Leitung des Württembergischen Ministeriums in seiner erfahrenen Hand zu halten.

Reiche Anerkennung wurde im Laufe der Jahre dem Jubilar zu theil; so von hohen Orden u. a. der Schwarze Adlerorden. 1887 verlieh ihm König Karl die Erhebung in den erblichen Freiherrnstand. König Wilhelm II. wandte dem Ministerpräsidenten bei seiner Thronbesteigung und seither das vollste Vertrauen zu. 1877 beim Jubiläum der Landesuniversität erhielt er von der juristischen Fakultät Tübingen die Doktorwürde honoris causa. — Nicht unerwähnt wollen wir auch lassen, dass am 27. v. Mts. eine Deputation der Beamten des Ministeriums dem Jubilar eine kunstvoll ausgestattete Glückwunschadresse überreichte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Rumänisch-Norddeutscher Maisverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai bis 30. Juni l. J. gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag II zur Herausgabe, welcher neue direkte Ausnahmefrachtsätze für Nowosielitza trans. enthält.

Der Nachtrag ist durch die Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 4. Mai 1892. (847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreich. - Ungarischer Kohlenverkehr.

1. Im Tarifheft II für den vorgenannten Verkehr ist auf Seite 21 (Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Koks) in der Schnitttafel II die Station Vajda-Hunyad der Ungarischen Staatsbahn mit einem Frachtsatz von **82 kr.** für **100 kg** nachzutragen. Dieser Frachtsatz hat jedoch nur bis Ende Dezember d. J. Gültigkeit, falls nicht eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer erfolgt.
2. Im Tarifheft I für den obenbezeichneten Verkehr ist auf Seite 14 die Station Budapest-Lipótváros mit dem hierzu gehörigen Frachtsatze und der zugehörigen Anmerkung zu streichen. Sendungen nach der genannten Station sind fortan nur nach dem Tarifheft II abzufertigen.

Breslau, den 4. Mai 1892. (848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 15. Mai d. J. treten:

a) die Nachträge VI zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs vom 1. September 1890;
b) der Nachtrag IV zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1889

in Kraft.

Die Nachträge zu a) enthalten ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den neu einbezogenen Stationen Kunnersdorf b. Kamenz i. Sachs. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, Zuckerfabrik der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, Bergen und Langenhennersdorf, sowie für die zur Zeit noch nicht eröffneten Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale und Tanna der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner eine Bestimmung wegen der am 1. Juli 1892 eintretenden **Aufhebung** des im Tarifheft 1 enthaltenen Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Getreide usw. zwischen Cöpenick und Zittau (Sächs. Staatsb.).

Der Nachtrag zu b) enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie mit den Stationen Dommitzsch, Jesewitz, Leipzig (Berl. u. Eilenb. Bhf.) und Rackith des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, ferner für den Verbandsverkehr mit den Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig I (Vieh- u. Schlachthof) und Leipzig II (Dresdn. Bhf.) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Die in diesem Nachtrage mit enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der neueinbezogenen Station Tanna der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Verkehrsstelle in Kraft.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 4. Mai 1892. (849)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab gelangen Ausnahme-Tarifsätze für Braunkohlenbriquets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger von den Briquet-Versandstationen des diesseitigen Bezirks nach Wilhelmshafen zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 4. Mai 1892. (850)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 16. Mai d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu den „Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement", zu den „Besonderen Tarifvorschriften", den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, den Entfernungstabellen, den Ausnahmetarifen sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, bei denen auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 2. Mai 1892. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Im Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn findet fortab die Frachtberechnung für die in der Güterklassifikation des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter benannten Artikel auf Grund der in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze statt. Die bisherigen im Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter des Nord-Ostsee-Verbandsgütertarifs für den Verkehr mit den Stationen dieser Verwaltung aufgeführten besonderen Frachtsätze werden daher aufgehoben.

Altona, den 1. Mai 1892. (852)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Für diejenigen Gegenstände, welche auf der in der Zeit vom 7. Mai bis 9. Oktober d. J. in Wien stattfindenden „internationalen Ausstellung für Musik- und Theaterwesen" ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind, wird innerhalb 4 Wochen nach Schluss der Ausstellung frachtfreie Rückbeförderung gewährt.

Die näheren Bedingungen sind bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 2. Mai 1892. (853)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 18. März und 5. April d. J. veröffentlichen wir, dass die vom 1. Juni d. J. ab gültigen Hefte 1, 2 und 4 des Verbandsgütertarifs durch die Verbandsstationen zu erhalten sind.

Wann die Ausgabe der Hefte 5 und 6 erfolgen wird, wird noch besonders bekannt gemacht.

Dresden, den 29. April 1892. (854)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom heutigen Tage ab tarifiren auf den Strecken „ab Schnittpunkt östlich“

a) im direkten Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa der Russischen Südwestbahnen folgende landwirthschaftlich Maschinen:
Bulstermaschinen, Buttermaschinen, Darrmaschinen (Darren), Dreschmaschinen, Flachspaten (Hügelschneidemaschinen), Futterschwingen, Getreidereinigungsmaschinen, Getreideschwingen (Futter- oder Korn-), Getreidedarren, Graupenschäler (Bulstermaschinen), Häckselmaschinen, Heuwender (Heurechen), Hügelschneidemaschinen (Flachspaten), Korndarren, Kornschwingen (Futter- oder Getreide-), landwirthschaftliche Maschinen, nicht besonders genannte, Mähmaschinen, Pferdebetriebwerke von Eisen oder Stahl, Säemaschinen, Schrotmaschinen, Wurzelexstirpatoren und Wurzelschneidemaschinen
nach der Klasse 5;

b) im direkten Verkehr nach den Stationen Berditschew und Kiew die Artikel:
1. Felle (mit Haaren), nasse, nassgesalzene, getrocknete und gedörrte, von Rindern, Kameelen, Pferden, Ochsen, Kühen, Kälbern, Wallrossen und Seehunden,
2. Galipot (ein Harz)
nach der Klasse 4;
3. Kienruss, Englischer, Holländischer und nicht besonders genannter,
4. Ofenkacheln (ausgenommen Majolikakacheln
nach der Klasse 5.

Bromberg, den 22. April 1892. (855)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr, Theil III Heft 2 des Verbandstarifs vom 1. Oktober 1889. Die Frachtsätze für Mohács und Német-Boly (Deutsch-Boly), Stationen der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, werden mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1892 ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 29. April 1892. (856)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr) Theil VI Heft Nr. 2 vom 10. Oktober 1891. Die Ausnahmefrachtsätze für Obst von der Station Brcka-Gunja, der K. Ungarischen Staatsbahnen, sind durch Anstoss von **0,51** ℳ nicht 0,55 für 100 kg an die für Vinkovce bestehenden Sätze zu bilden.

München, den 23. April 1892. (857)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt der Tarifnachtrag II in Kraft, durch welchen neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs die Isarthalbahn in den letzteren einbezogen und ein Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eingeführt wird.

Exemplare des Nachtrags können von dem Materialiendepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn bezogen werden.

Meiningen, den 29. April 1892. (858)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Die von der Station Illowo im Lokalverkehr zur Zeit bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Mais aus Rumänien, Oesterreich-Ungarn und Galizien haben nur bis inkl. 30. Juni cr. Gültigkeit.

Vom 1. Juli cr. ab kommen wiederum die höheren für Getreide gültigen Frachtsätze zur Anwendung.

Die Direktion (J859)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die im Spezialtarif für die Beförderung von Bauholz etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Marienburg, Danzig und Neufahrwasser vom 25/13. November 1884 enthaltenen Rubelschnittsätze sind mit Gültigkeit vom 22. April/4. Mai cr. ab von einigen Stationen ermässigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Deutschen Güterabfertigungsstellen sowie die unterzeichnete Verwaltung.

Die Direktion (J860)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in der Bekanntmachung vom 28. v. Mts. enthaltene Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Station Wermelskirchen trans. für Sendungen nach und von der Wermelskirchen-Burger Eisenbahn gilt unter den angegebenen Bedingungen auch für den Verkehr mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn.

Elberfeld, den 2. Mai 1892. (861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt zu dem Verbandsgütertarife, Theil I, für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein dritter Nachtrag zur Ausgabe, enthaltend:

1. Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen sowie der Anlage D.
2. Aenderung und Ergänzung der Güterklassifikation.
3. Ergänzung des Nebengebührentarifs.

Derselbe wird an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 3. Mai 1892. (862)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. ist zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der III. Nachtrag erschienen. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 3. Mai 1892. (863)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 20. Juni cr. ab wird für die im gebrochenen Verkehr in Illowo von Russland eingehenden Gütersendungen zu den bis Illowo loco und transito bestehenden Russischen Frachtsätzen eine Nebengebühr (Endgebühr) von 3,50 Rbl. pro Wagen erhoben. Von demselben Tage kommen die für solche Transporte s. Zt. veröffentlichten Gebühren von 2 Rbl. und 0,50 Rbl. in Fortfall.

Danzig, am 4. Mai 1892. (864J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Güterverkehr. Infolge der am 1. April d. J. erfolgten Aufnahme des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter in den Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs ist der im Tarife für den vorbezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif 2 nebst der Bestimmung, betreffend die Einrechnung von Frachtzuschlägen für die Güter dieses Spezialtarifs im Verkehre mit der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn in Wegfall gekommen.

Köln, den 2. Mai 1892. (865)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 15. d. Mts. ab kommen für Mineralöl-Rückstände (Destillations-Rückstände von Rohpetroleum) undestillirt und ungereinigt, welche bei 16° R. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,920 haben, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Station Sulz u. Wald der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach den Stationen Bochum, Dortmund, Düsseldorf und Köln direkte Ausnahmefrachtsätze in Höhe der Sätze des Spezialtarifs III zur Einführung. Dieselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 3. Mai 1892. (866)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch- bezw. Sächsisch-Oesterreichischer Personenverkehr über Tetschen. Einführung von Rückfahrkarten. In den Stationen Wien und Prag Nordwestbahnhof gelangen von jetzt ab bis auf weiteres folgende ermässigte Rückfahrkarten nach ausländischen Stationen zur Ausgabe:

Von Wien nach	I. Klasse ℳ	II. Klasse ℳ	III. ℳ
Dresden (Alt- oder Neustadt)	81,60	55,10	28,90
Leipzig	97,10	66,60	36,90
Berlin	103,20	71,30	39,80
Von Prag nach			
Dresden (Alt- oder Neustadt)	33,00	22,70	12,70
Leipzig	48,50	34,20	20,70
Berlin	54,60	38,90	23,60

Die Gültigkeitsdauer dieser für alle Züge gültigen Rückfahrkarten beträgt im Verkehr von Wien nach Dresden Alt- o. Neustadt 7, nach Leipzig 8 und nach Berlin 9 Tage, im Verkehr von Prag nach Dresden Alt- o. Neustadt 4, nach Leipzig 5 und nach Berlin 6 Tage.

Wien, am 29. April 1892. (867)
Die Direktion
der Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. 280 000 Kilogramm alte Schienen sind zu ver-

kaufen, Angebote mit bezüglicher Aufschrift versehen, bis zum 12. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden.

Giessen, den 2. Mai 1892. (868)

Gr. Direktion.

---

4. Offene Stellen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Gesucht für die Vorstandsstelle unserer Werkstätte Chur ein tüchtiger Maschinen-Ingenieur, welcher das Polytechnikum absolvirt, den Fahrdienst auf der Lokomotive durchgemacht hat, mit der Konstruktion und den Bau- und Reparaturarbeiten des Rollmaterials gründlich vertraut ist und daneben auch einige Erfahrung in der Werkstättenverwaltung besitzt.

Anmeldungen nimmt unsere Maschinen-Inspektion in Rorschach entgegen.

St. Gallen, den 30/4. 1892. (869 RM)

Die Direktion.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.

Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

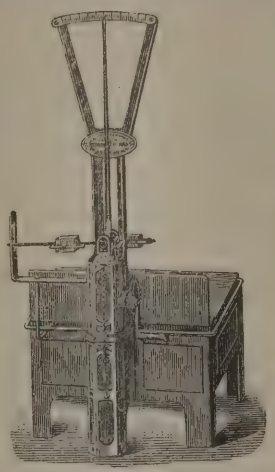
Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.

Prospecte gratis und franco.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

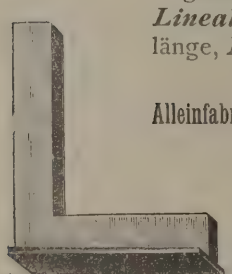
Aug. Kirsch & Co., vrm. Conr. Dahlem, Damm-Aschaffenburg (Bayern)

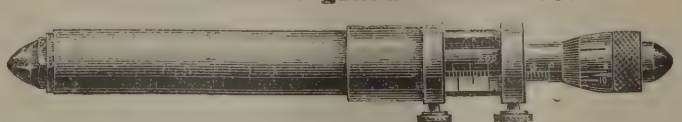
Präcisions-Messwerkzeug-Fabrik

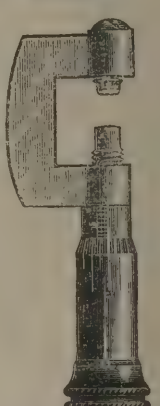
empfehlen unter Garantie für grösste Genauigkeit u. feinster Ausführung *Cylinderstichmaasse* mit *Micrometerschraube, Caliberbolzen* und *Ringe aus Gussstahl* von 10—150 m/m Durchm., gehärtet und geschliffen, *Touchirte Richtplatten* in allen Grössen, *Lineale* aus Stahl von 1/2—8 m Länge, *Winkel* von 50 m/m—5 m Schenkellänge, *Normal-* u. *Schwind-Maassstäbe, Schieblehren, Micrometerschraubenlehren* etc. etc in allen Ausführungen

Alleinfabrikation und Verkauf von Ditzel's Lehre für Eisenbahn-Achsen (D. R.-P. No. 51013).

Illustrirte Preisliste gratis und franco.







Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim

liefert als langjährige Specialität:

Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.

Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,

Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.

Patent-Sicherheits-Aufzüge

für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)

Waagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.

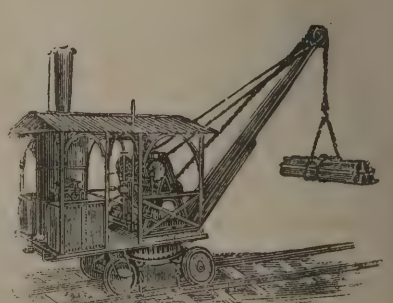
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.

Gepäckzeigerwaagen,

Transportable Locomotiv-Controllwaagen.

Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.

Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.



Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinland, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Vorschläge
für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems.

Fahrkarten.

I

Breslau		0,4	0,6	1,0	1,5	1,9	2,5	3,0	3,4	3,8	15,0	13,5	10,2	6,6	6,4	5,8	5,4	4,9	4,5	4,1	3,8		Breslau
Oswitz	0,4		0,2	0,6	1,1	1,5	2,1	2,6	3,0	3,4	11,2	9,7	6,2	2,8	2,6	2,1	1,6	1,1	0,7	0,3		3,8	Lissa ˢ/P.
Schebitz	0,6	0,2		0,4	0,9	1,3	1,9	2,4	2,8	3,2	10,9	9,4	5,9	2,5	2,3	1,8	1,3	0,8	0,4		0,3	4,1	Leipe
Obernigk	1,0	0,6	0,4		0,5	0,9	1,5	2,0	2,4	2,8	10,5	9,0	5,5	2,1	1,9	1,4	0,9	0,4		0,4	0,7	4,5	Alt Boyen
Gellendorf	1,5	1,1	0,9	0,5		0,4	1,0	1,5	1,9	2,3	10,1	8,6	5,1	1,7	1,5	1,0	0,5		0,5	0,8	1,1	4,9	Kosten
Trachenb.	1,9	1,5	1,3	0,9	0,4		0,6	1,1	1,5	1,9	9,6	8,1	4,6	1,2	1,0	0,5		0,5	0,9	1,3	1,6	5,4	Czempin
Ravitsch	2,5	2,1	1,9	1,5	1,0	0,6		0,5	0,9	1,3	9,1	7,6	4,1	0,7	0,5		0,5	1,0	1,4	1,8	2,1	5,9	Moschin
Bojanowo	3,0	2,6	2,4	2,0	1,5	1,1	0,5		0,4	0,8	8,6	7,1	3,6	0,2		0,5	1,0	1,5	1,9	2,3	2,6	6,4	Zabikowo
Reisen	3,4	3,0	2,8	2,4	1,9	1,5	0,9	0,4		0,4	8,1	6,6	3,1		0,2	0,7	1,2	1,7	2,1	2,5	2,8	6,6	Posen
Lissa ˢ/P.	3,8	3,4	3,2	2,8	2,3	1,9	1,3	0,8	0,4		5,0	3,5		3,4	3,6	4,1	4,6	5,1	5,5	5,9	6,2	10,0	Kreuz
Trachenb.		0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8		1,5		3,5	6,6	7,1	7,6	8,1	8,6	9,0	9,4	9,7	13,5	Stargard
Wangleve	0,1		0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7			1,5	5,0	8,1	8,6	9,1	9,6	10,1	10,5	10,9	11,2	15,0	Stettin
Kl. Bargen	0,2	0,1		0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6					13,9	13,7	13,2	12,7	12,2	10,8	11,8	11,1	14,9	Berlin über Glogau
Rogasawe	0,3	0,2	0,1		0,1	0,2	0,3	0,4	0,5					9,3	9,5	10,0	10,5	11,0	11,4	11,8	12,1	15,9	Berlin über Posen
Tschepine	0,4	0,3	0,2	0,1		0,1	0,2	0,3	0,4		Bojanowo		0,2	0,3	0,4	0,6		0,8	0,6	0,4	0,2		Czempin
Pakuswitz	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1		0,1	0,2	0,3		Saborwitz	0,2		0,1	0,2	0,4		0,5	0,3	0,1		0,3	Szoldry
Camin	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1		0,1	0,2		Heinzebarsch	0,3	0,1		0,1	0,3		0,4	0,2		0,1	0,4	Grubianowo
Pluskau	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1		0,1		Kaltebortsch.	0,4	0,2	0,1		0,3		0,2		0,2	0,3	0,6	Maniecki
Herrnstadt	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1			Guhrau	0,5	0,4	0,3	0,2				0,2	0,4	0,5	0,8	Schrimm

Rückseite von I

Fahrkarte

für den Verkehr mit Personenzügen zwischen **allen** Stationen der Strecken:

Breslau-Posen,
Trachenberg-Herrnstadt,
Bojanowo-Guhrau,
Czempin-Schrimm,

mit einander und mit den Stationen

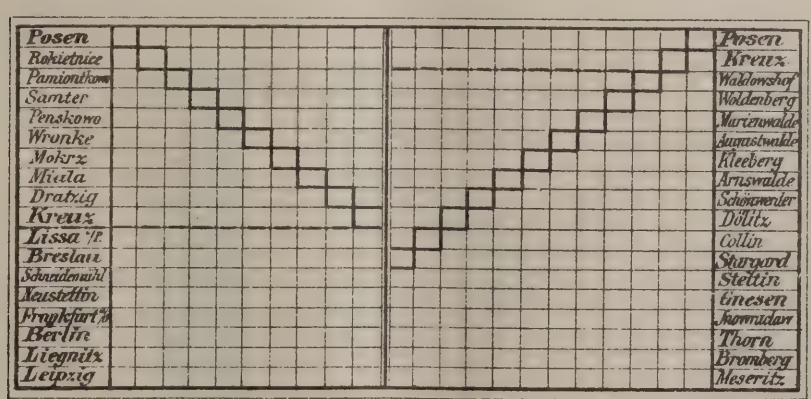
Kreuz, Stargard, Stettin, Berlin.

L.S.

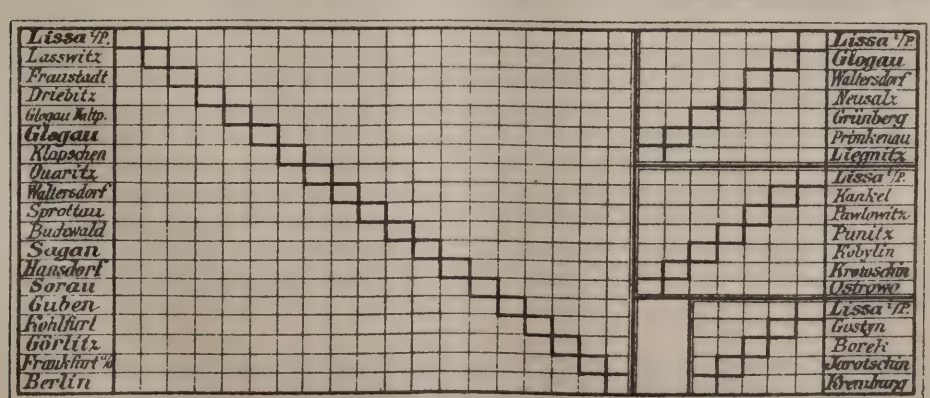
Empfangsbestätigung

über ..... Gepäckstücke
№ .....
nach .....
.....
Gesammtgewicht kg. .....
Ueberfracht kg. .....
Cassirt Mk. .....
....., den .....
Gepäckabfertigung
.....

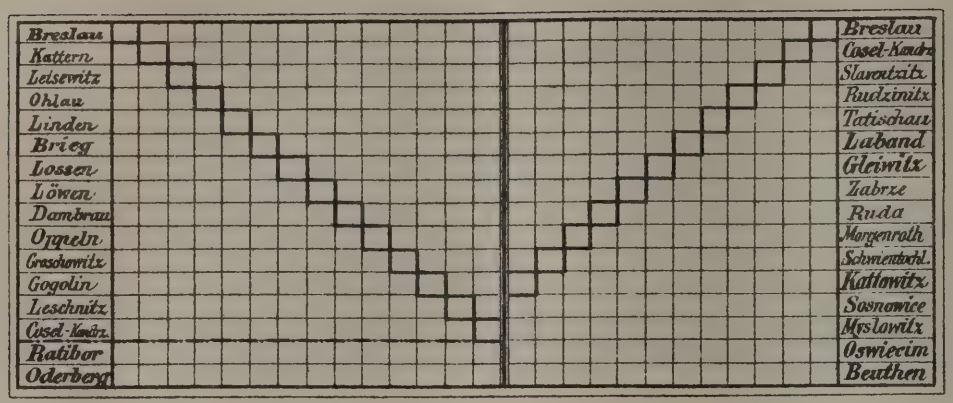
II



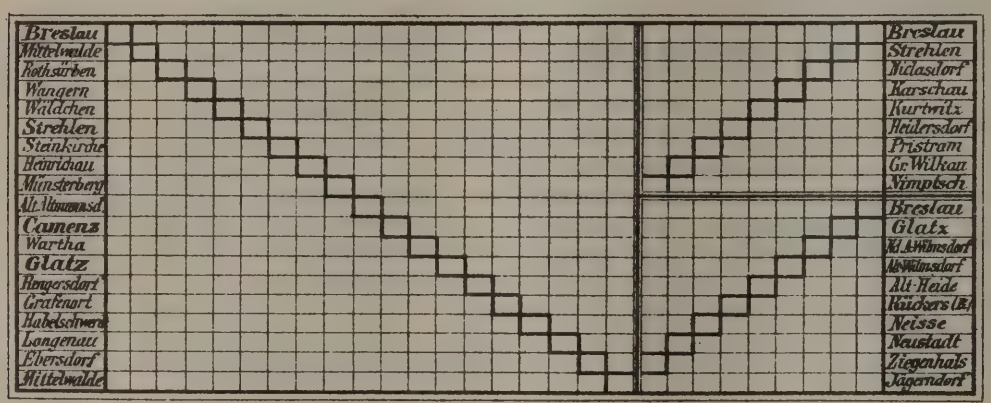
III



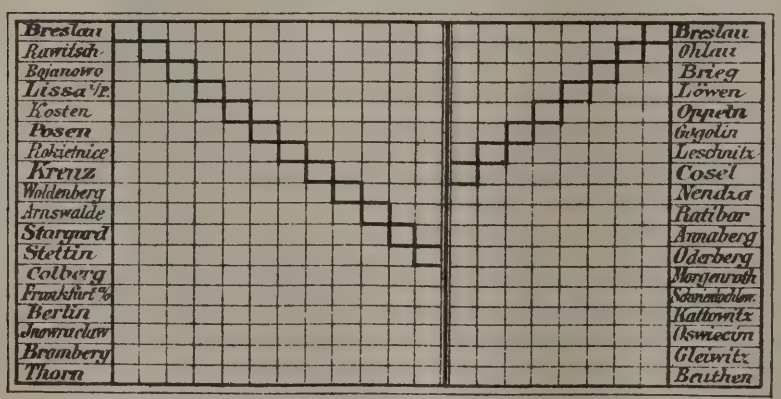
IV


Breslau
Kattern
Leisewitz
Ohlau
Linden
Brieg
Lossen
Löwen
Dambrau
Oppeln
Grasdowitz
Gogolin
Leschnitz
Cosel-Kandr.
Ratibor
Oderberg
Breslau
Cosel-Kandr.
Slawentzitz
Rudzinitz
Tatischau
Laband
Gleiwitz
Zabrze
Ruda
Morgenroth
Schmiedtschl.
Kattowitz
Sosnowice
Myslowitz
Oswiecim
Beuthen

V

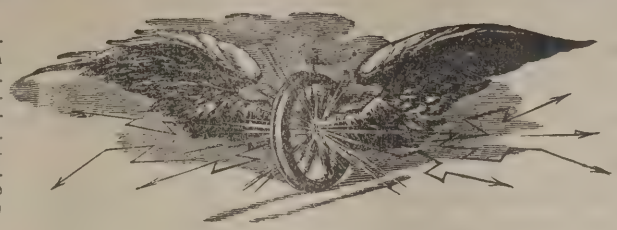

Breslau
Mittelwalde
Rothsürben
Wangern
Waldchen
Strehlen
Steinkirche
Heinrichau
Münsterberg
Alt-Ullmannsd.
Camenz
Wartha
Glatz
Rengersdorf
Grafenort
Habelschwert
Langenau
Ebersdorf
Mittelwalde
Breslau
Strehlen
Nicklasdorf
Karschau
Kurtwitz
Heidersdorf
Pristram
Gr. Wilkau
Nimptsch
Breslau
Glatz
Kl. Wilmsdorf
Alt-Wilmsdorf
Alt-Heide
Rückers (B.)
Neisse
Neustadt
Ziegenhals
Jägerndorf

VI


Breslau
Rawitsch
Bojanowo
Lissa i/P.
Kosten
Posen
Rokietnice
Kreuz
Woldenberg
Arnswalde
Stargard
Stettin
Colberg
Frankfurt a/O.
Berlin
Inowrazlaw
Bromberg
Thorn
Breslau
Ohlau
Brieg
Löwen
Oppeln
Gogolin
Leschnitz
Cosel
Nendza
Ratibar
Annaberg
Oderberg
Morgenroth
Schmiedeberg
Kattowitz
Oswiecim
Gleiwitz
Beuthen

Nr. 37. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Mai 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten der Güterzüge.
Vereinsmittheilungen:
Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfrist-Verkürzungen.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Bahnpolizei-Reglement.
Kleinbahnen.
Betriebsergebnisse im März d. J.
Betriebseröffnungen.
Vorarbeiten.
Breslau-Warschauer Eisenbahn.
Halberstadt-Blankenburger E.
Hessische Ludwigsbahn.
Marienburg-MlawkaerEisenbahn.
Werrabahn.
Verwerthung inländischen Holzes für Eisenbahnzwecke.
Uetersener Pferdebahn.
Internationale Schlafwagen-Ges.
Aus Württemberg:
Württ. Staatsbahnen: Fahrplanänderungen.
Württembergisches Kursbuch.
Personalnachrichten.
Luxemburger Sekundärbahnen.
Aus den Niederlanden:
Strassenbahnen: Uebersichtliche Zusammenstellung des Verkehrs für das Jahr 1890.
Aus Grossbritannien:
Zur Frage der Dienstdauer der Englischen Eisenb.-Beamten: Der Fall Hood im Parlament.
Ueber die neuere Entwickelung des Engl. Eisenbahnwesens.
Die Lüftung der Londoner Untergrundbahnen.
Die Southampton Docksgesellsch.
Aus Nordamerika:
Dividenden.
Blocksignale auf der Newyork Centralbahn.
Die Chicago, Burlington&Quincybahn.
Bostoner Stadtbahn.
Die Tehuantepec-Eisenbahn.
Eisenbahnen in Kentucky.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 20/11. 1890.
Kartenwerke:
Uebersichtskarte d. Eisenbahnen Deutschlands.
Amtliche Bekanntmachungen:
Güterverkehr.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Einfluss der Zugbelastung auf die Betriebskosten der Güterzüge.

Zu den Ausführungen des Königlichen Eisenbahn-Bauinspektors Herrn von Borries in Nr. 31 S. 325 d. Ztg. ist folgendes zu bemerken:

Der Einfluss des von der Geschwindigkeit unabhängigen Fahrbetriebes beträgt nach den „wirklichen Ergebnissen des Betriebes“ für Abnutzung der Radreifen und Bremsen etwa 0,05 ₰ für das Achskilometer*), also wie angenommen 20 % der gesammten Reparaturkosten für Wagen; diejenigen für Rangiren, wozu auch das Anfahren und Halten zu rechnen ist, sind deshalb als konstant zu erachten, weil bei den angestrebten kurzen Zügen Beschädigungen der Zug- und Stossapparate in nur geringem Maasse auftreten und geschlossene Züge weit seltener halten und rangiren müssen, als schwere Züge und sind 30 % reichlich genügend. Die als zu hoch befundenen Verwitterungskosten mögen sich mit den zu verdoppelnden Ladekosten kompensiren. Die angezweifelte Verdoppelung der Leistungsfähigkeit bei vergrösserter Geschwindigkeit ist für Lokomotiven und Zugpersonal keinesfalls berechtigt, da der fast gänzliche Fortfall der Ueberholungen die mit der Geschwindigkeit nicht gleichmässig verringerten Aufenthalte ausgleicht. Die Ziffern unter 7—15 der Tabelle 1 in Nr. 20 S. 210 d. Ztg. behalten daher ihre Richtigkeit; ebenso Nr. 6, da die Maschinen grössere zusammenhängende Wege ohne vermehrtes Anheizen und Putzen zurücklegen können. Bezüglich der Wagen ist allerdings der Einfluss der „Vorbereitungs- und Ladezeit“ ein so erheblicher, dass die Berichtigung der Leistung um 50 % dankend anerkannt werden muss; die Ziffern unter f Nr. 1—3 sind daher um 0,249 ₰ zu vergrössern, so dass sich die Summen der Kosten für das Lokomotiv-*) und Achskilometer auf 51,67 und 1,469 ₰ (jetzt 66,96 und 1,581 ₰) stellen und die Behauptung aufrecht erhalten werden muss, dass die schnellere Beförderungsart zugleich die billigere ist. Vor allem aber sollte nachgewiesen werden, dass auch ohne Vermehrung der Züge eine bessere Ausnutzung von Personal und Zugkraft, somit Ersparnisse durch Vergrösserung der Geschwindigkeit sich erreichen lassen, besonders wenn die seit Jahren feststehende durchschnittliche Zugstärke von 76 Achsen den Fahrplänen auf Strecken bis 1:200 wirklich zu Grunde gelegt würde; auf ebenen Strecken ist dieselbe zweckmässig zu vergrössern. Hierbei würde sich sehr bald der weitere Vortheil ergeben, dass die zweigekuppelte Güterzugmaschine mit unterstützter Feuerkiste dem Verkehr genügen könnte, welche der in Aussicht genommenen vierachsigen Maschine gegenüber erheblich billiger in Beschaffung und Unterhaltung wäre. Selbst wenn eine Herabsetzung der Betriebskosten von den Gegnern der schnellen Beförderungsart nicht anerkannt wird, so bleiben doch die durch sie bedingte Verringerung des Betriebsmaterials und der Beschaffungskosten fast um die Hälfte, sowie der zeitgemässe Ersatz des ersteren bestehen; auch wird die Leistungsfähigkeit besonders der eingeleisigen Strecken vergrössert, und da, wo strategische

*) Die einzelnen Angaben hier anzuführen, verbietet der beschränkte Raum.

*) Der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Reparaturkosten ist nur unbedeutend; sie betragen für die normale Personenzuglokomotive 11,4 ₰, für die Güterzuglokomotive 12,8 ₰ für das Kilometer.

Rücksichten nicht obwalten, wird häufig die Legung des zweiten Geleises zu umgehen sein. Schliesslich sei bemerkt, dass in Nr. 20 S. 209 d. Ztg. die angeführten Zuggeschwindigkeiten und Aufenthalte den Fahrplänen der verschiedenartigsten Strecken und die Achsbelastungen den Zugkrafttabellen einiger Bezirke entnommen sind. Die Betriebskosten, welche auf den „wirklichen Ergebnissen des Betriebes" verschiedener Aemter und Werkstätten beruhen, müssen ebenfalls auf grösste Zuverlässigkeit Anspruch machen; „theoretische" Formeln sind nirgends angewendet.

Die Schlussfolgerungen der beiden Betrachtungen in Nr. 20 und 31 d. Ztg. stimmen dahin überein, dass wirthschaftliche Vortheile im Güterzugbetriebe durch Vergrösserung der Geschwindigkeit, zu welcher im übrigen auch die Zeitverhältnisse drängen, zu erreichen sind.

E. Fränkel, Königl. Regierungs-Baumeister.

Anmerkung der Redaktion. Wir müssen mit der vorstehenden Entgegnung die Angelegenheit als erledigt ansehen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen sowie der Lieferfrist-Verkürzungen. Die vorbezeichnete Nachweisung ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dieselbe wird die im September 1889 ausgegebene Nachweisung nebst Nachtrag I aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1306 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Regelung der Gehalts- usw. Verhältnisse der Vereinsbeamten (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1547 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Einführung der Mitteleuropäischen Zeit auf den Niederländischen Eisenbahnen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1567 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Bahnpolizei-Reglement.

Der Bundesrath überwies die Vorlage, betreffend die Neubearbeitung des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern, der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung den Ausschüssen für Eisenbahnen, Post und Telegraphen und für das Landheer und die Festungen.

Eine im Reichs-Eisenbahnamt gefertigte Denkschrift begleitet die Vorlage. Ueber den Inhalt derselben wird berichtet, dass es die während der letzten Jahre im Eisenbahnbetriebe gemachten Erfahrungen nothwendig erscheinen liessen, die Mehrzahl der jetzt geltenden Vorschriften nach Maassgabe der in neuerer Zeit hinsichtlich der Betriebssicherheit gestellten höheren Anforderungen einer Aenderung zu unterziehen. Unter Zugrundelegung der Vorschläge, welche in dieser Beziehung von verschiedenen Bundesregierungen gemacht worden waren, haben im Reichs-Eisenbahnamt unter Betheiligung von Kommissaren der meistbetheiligten Regierungen und der Militärverwaltung im Februar 1889 und nach Vornahme weiterer Erhebungen im Mai und Oktober 1891 Berathungen stattgefunden, aus denen die neuen Entwürfe hervorgegangen sind. Die verschiedenen Reglements stehen derart im inneren Zusammenhange, dass eine gleichzeitige Aenderung aller Reglements und eine Vorlage der gesammten Aenderungen an den Bundesrath geboten war. Bei Abfassung des Entwurfes war man bemüht, eine klare und bestimmte Ausdrucksweise unter thunlichster Vermeidung von Fremdwörtern festzuhalten. Die vorgenommenen sachlichen Aenderungen und Ergänzungen betreffen hauptsächlich die Umgrenzung des lichten Raumes bei der Stellung der Fahrzeuge in Krümmungen und für Neubauten, sowie die Umgrenzung der zulässigen grössten Breiten- und Höhenmaasse der Eisenbahnfahrzeuge, die Bestimmungen über die Abhängigkeit spitzbefahrener Weichen mit den Signalvorrichtungen, über die Anzahl der in den Zügen zu bremsenden Achsen, über die zulässige grösste Geschwindigkeit, über die Befähigung der Wagenwärter, sowie der Haltepunktwärter und Haltestellenvorsteher, über die Signale an Signalmasten, mit der Stationsglocke und am Zuge, über die Anlage von Rampen auf den Stationen, über die Bauart der Eisenbahnfahrzeuge u. a. m. Ferner sind verschiedene im Bahnpolizei-Reglement vorgesehene Bestimmungen, namentlich auch ein Theil derer, die für das Publikum und für Bahnpolizeibeamte gelten und von einzelnen Bundesregierungen schon seither auf den Bahnen untergeordneter Bedeutung zur Anwendung gebracht sind, in die Bahnordnung übernommen worden; auch ist Werth darauf gelegt, dass gleichartigen Bestimmungen verschiedener Reglements eine thunlichst übereinstimmende Fassung gegeben wurde. Der Termin, mit welchem die geänderten Bestimmungen in Kraft treten sollen, ist offen gehalten. Noch darüber hinaus wird für die Herstellung gewisser Vorrichtungen, welche die Einführung einzelner Bestimmungen erfordert, eine angemessene Befristung gewährt werden müssen, deren Zulassung durch einen entsprechenden Vorbehalt in den Entwürfen vorgesehen ist.

Kleinbahnen.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses trat am 4. d. Mts. in die Vorberathung des Gesetzentwurfs über die Bahnen unterster Ordnung (vergl. Nr. 23 S. 241 und Nr. 35 S. 372 d. Ztg.).

Die §§ 1 und 2 wurden nach langen und eingehenden Debatten mit einigen unwesentlichen Aenderungen der Regierungsvorlage angenommen. Um eine Lücke im Gesetzentwurf auszufüllen, wurde als neuer § 2a ein Antrag angenommen, dahin lautend: „Wenn ein Bahnunternehmen durch Anlage neuer Bahnen, welche unmittelbaren Anschluss an die vorhandenen Linien (Stammbahn) haben und mit diesen zusammen als ein einheitliches Bahnunternehmen betrieben werden sollen, von dem nämlichen Unternehmer erweitert werden soll, so wird die zur Ertheilung der Genehmigung der neuen Bahn zuständige Behörde gemäss § 2, aber in der Weise bestimmt, wie wenn die Stammbahn mit der neuen Bahn zusammen als eine einheitliche Bahn zu genehmigen wäre. Wird infolge dessen eine andere Behörde als diejenige, welche das Stammunternehmen genehmigt hat, zuständig, so gehen durch die Genehmigung der neuen Bahn alle Rechte und Pflichten der letzteren Behörde auf die erstere über."

Zu § 3, welcher die polizeiliche Prüfung behandelt, wurde ein Antrag angenommen, welcher die Prüfung auf „die technische Befähigung und die Zuverlässigkeit der im äusseren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten" beschränkt. Im übrigen wurde § 3 unverändert angenommen.

Betriebsergebnisse im Monat März d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt im „Reichs- und Staatsanzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 043,76 km, folgendes: Im Monat März d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 21 655 181 ℳ oder 2 292 806 ℳ weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 596 ℳ oder 10,51 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 67 482 628 ℳ oder 2 155 554 ℳ weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 827 ℳ oder 4,09 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 266 772 575 ℳ oder 9 673 489 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 112 ℳ oder 2,14 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 690 536 913 ℳ oder 18 889 450 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23 187 ℳ oder 1,25 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 11 111 315 ℳ oder 268 969 ℳ weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 610 ℳ oder 2,54 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 26 889 069 ℳ oder 764 264 ℳ weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 858 ℳ oder 2,92 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 30. April d. J. ist auf der Strecke Eberswalde-Freienwalde das neu erbaute 2. Geleis in Betrieb genommen worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln wird voraussichtlich am 15. Juni d. J. die 5,749 km lange vollspurige Neubaustrecke Norden-Norddeich für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Station Norddeich wird für den Personen- und vollen Güter- und Gepäckverkehr sowie für den Privatdepeschenverkehr eingerichtet. Die Bahnlinie wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Münster-Emden) in Münster unterstellt.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist die 4,9 km lange schmalspurige Bahnstrecke Stiege-Hasselfelde mit der Station Hasselfelde dem Betriebe übergeben worden.

Vorarbeiten.

Einem unter dem Vorsitz des Gutsvorstehers E. Fuess zu Ober-Ullersdorf bei Sorau N./L. zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hansdorf über Ober-Ullersdorf nach Wiesau ertheilt worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

In Ergänzung der Mittheilungen in Nr. 28 S. 299 d. Ztg. entnehmen wir dem Jahresbericht für 1891 folgendes:

Wenngleich die Betriebsergebnisse des Jahres 1891 günstiger gewesen sind, als die des Jahres 1890 — die Mehreinnahme des Jahres 1891 beziffert sich auf rund 20 000 ℳ —, so ist die Verwaltung doch nicht in der Lage, die diesem Mehrerträgnisse entsprechende höhere Dividende für das Jahr 1891 zur Vertheilung zu bringen; es liegt dies daran, dass zufolge nothwendig gewordener Lohnerhöhungen für die Arbeiter, der Nothwendigkeit zur Bewilligung von Theuerungszulagen an Beamte und Steigerung der Preise für die meisten Betriebs- und Werkstattsmaterialien höhere Betriebsausgaben entstanden. Im abgelaufenen Jahre mussten ausserdem verschiedene nicht mehr aufschiebbare Aufwendungen zur Unterhaltung zahlreicher Gebäude an der Bahn gemacht werden, auch erhöhten sich die Unterhaltungskosten für Lokomotiven und Wagen. Die Einnahmen im Berichtsjahre betrugen aus dem Personenverkehr 148 956 ℳ (gegen 150 030 ℳ im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 192 470 (177 451) ℳ, für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln 19 813 (15 014) ℳ, aus Veräusserungen 183 (208) ℳ und aus sonstigen Quellen 13 256 (12 019) ℳ, zusammen 374 678 (354 723) ℳ. Die Ausgaben erforderten 249 110 (233 383) ℳ; einschliesslich des Vortrages aus dem Vorjahre von 167 (227) ℳ ergibt sich mithin ein Ueberschuss von 125 568 (121 567) ℳ. Nach Abzug der satzungsmässigen Rücklagen und Verwendungen verbleibt zur Verfügung der Generalversammlung der Betrag von 48 686 ℳ. Es wird vorgeschlagen, von diesem Betrage a) 46 057 ℳ auf Dividendenzahlung für die Stamm-Prioritätsaktien, also $1^3/_{20}$ % (6,90 ℳ für eine Stamm-Prioritätsaktie) zu vertheilen und b) 629 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende kommt als Abschlagszahlung auf den Dividendenschein für das Jahr 1891 gemäss § 23 der Gesellschaftssatzungen zur Vertheilung. Im Personenverkehr hat die im Vorjahre eingetretene Steigerung angehalten, so dass die Ergebnisse sowohl hinsichtlich des Verkehrs als auch der Einnahme denjenigen des Vorjahres fast gleich sind. Der Güterverkehr hat sich gegen das Vorjahr wieder gebessert und weist in der Einnahme einen Zuwachs von 8,5 %, im Verkehr einen solchen von 6,8 % auf. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr zusammen stellten sich um 4,3 % höher als diejenigen des Vorjahres.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der auf den 27. d. Mts. einberufenen Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 4,5 % für das Jahr 1891 vorzuschlagen.

Hessische Ludwigsbahn.

Dem Bericht des Verwaltungsraths für das Jahr 1891 entnehmen wir folgendes:

Unter Einrechnung des Uebertrags aus dem Vorjahre und der den Erneuerungsfonds zufallenden Eingänge beläuft sich die Gesammteinnahme im Jahre 1891 auf 21 423 322 ℳ. Sie übersteigt diejenige des Vorjahres um 1 134 000 ℳ und ist damit mehr als in einem der vorausgegangenen Jahre gewachsen. Für die Jahresabrechnung kommt jedoch der diesmal etwas höhere Ertrag aus gewonnenem Altmaterial, welcher dem Erneuerungsfonds zufliesst, nicht in Betracht; es ist deshalb nur mit einer Mehreinnahme von 922 437 ℳ zu rechnen. Das Ergebniss des Personenverkehrs übertrifft mit 7 650 716 ℳ dasjenige des Vorjahres um 232 000 ℳ oder 3,13 %, während die Zahl der Reisenden um 4,16 % zugenommen hat. Dieser relative Rückgang der Einnahme, gegenüber der Zahl der beförderten Personen, ist eine sich alljährlich wiederholende Erscheinung, welche durch stärkeres Anwachsen des Naheverkehrs, vermehrte Benutzung der unteren Wagenklassen und fortgesetzte Ermässigung der Tarife verursacht wird. Vor 10 Jahren legte jeder Reisende 22,05 km zurück, heute trotz der auch im Fernverkehr gebotenen Erleichterungen nur noch 20,42 km. Die Benutzung der III. Klasse ist unterdessen von 78,22 % auf 83,74 % gestiegen und die Einnahme für das Personenkilometer von 3,81 auf 3,09 ₰ zurückgegangen. Welchen Umfang die Ausnahmetarife auch im Personenverkehr gewonnen haben, zeigt die Thatsache, dass bei der Hessischen Ludwigsbahn nur noch 21,44 % der Reisenden zu den normalen Tarifen befördert werden. Im Güterverkehr, welcher mit 12 131 553 ℳ Einnahme abschliesst, beträgt das Mehrergebniss 662 000 ℳ oder 5,78 % gegen 8,36 % mehr geleisteter Tonnenkilometer. Auch hier macht sich fortgesetzt die Wirkung von Tarifermässigungen geltend, doch ändert sich dies Verhältniss zwischen Erträgniss und Leistung noch, je nachdem der Bahn die Massentransporte der Schifffahrt zufallen. Diese Massengüter haben in den ersten Monaten des Vorjahres bedeutende Mehreinnahmen gebracht, welchen im laufenden Jahre bei ungestörtem Flussverkehr eben solche Ausfälle gefolgt sind. Die Betriebsausgaben bilden gegenwärtig den Schwerpunkt der finanziellen Verwaltung der Eisenbahnen. Die Betriebsausgaben der Hessischen Ludwigsbahn sind in den letzten 20 Jahren um 188 %, die Betriebseinnahmen nur um 103 % gewachsen. Diese ungünstige Entwickelung ist zum grossen Theil eine Folge des Hinzutretens geringwerthiger Linien. Aber auch seit Abschluss des Baues neuer Strecken steigen die direkten Betriebsausgaben, abgesehen von der höheren Verzinsung, verhältnissmässig mehr als die Betriebseinnahmen. Im verflossenen Jahre erhöhten sich erstere um 564 000 ℳ, so dass eine Gesammtausgabe von 11 520 815 ℳ zu verzeichnen ist. Lässt man jedoch die Abrechnung der Fonds ausser Betracht, so steht einer Mehreinnahme von 922 000 ℳ eine Mehrausgabe von 614 000 ℳ gegenüber. Einen bedeutenden Antheil dieser Mehrerfordernisse beanspruchten die Besoldungen, Arbeitslöhne und Nebenbezüge des Personals, welche zusammen um 260 000 ℳ gewachsen sind. Einen bemerkenswerthen Antheil der Ausgaben bilden zur Zeit auch die Erfordernisse der sozialen Gesetzgebung. Die dem Jahresergebniss aus der Abrechnung der Erneuerungsfonds zufliessenden Beträge belaufen sich auf zusammen 984 000 ℳ gegen 1 245 000 ℳ im Vorjahre. Dieser beträchtliche Rückgang ist eine Folge etwas verminderter Erneuerungskosten bei gleichzeitiger Erhöhung der Werthbestände an Altmaterialien, welche den Erneuerungsfonds eingerechnet werden. Ungeachtet dieser geringeren Inanspruchnahme vermindert sich das Kapitalkonto des Fonds der nicht garantirten Linien abermals, wenn auch nur um 45 000 ℳ gegen 411 000 ℳ beim vorjährigen Abschluss. Seit 1888 hat der in einer längeren Reihe von Jahren ansehnlich gewachsene Kapitalstand der Fonds um 519 000 ℳ abgenommen. Es ist dies in der Hauptsache auf die durch die Aufsichtsbehörde angeordnete vorzeitige Beseitigung der 12 cm hohen eisernen Schienen aus den Schnellzugstrecken zurückzuführen. Wenn auch mit Beendigung dieser Maassnahme auf eine Erleichterung in den Lasten des Fonds zu rechnen ist, so ist doch angesichts der stärkeren Inanspruchnahme in den letzten Jahren auf eine Aufbesserung des Fonds Bedacht zu nehmen und die Verwaltung beantragt daher zu diesem Zwecke eine Dotation von 950 000 ℳ. Der Zuschuss des Staates zu den garantirten Strecken ist abzüglich der Einlage in deren Erneuerungsfonds mit nur 122 153 ℳ in Rechnung gestellt.

Wie wir in Nr. 35 S. 373 d. Ztg. bereits mittheilten, wurde in der am 26. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung beschlossen, von dem 6 928 014 ℳ betragenden Ueberschuss $4^2/_3$ % Dividende (wie im Vorjahre) mit 5 222 000 ℳ zu vertheilen, 950 000 ℳ (gegen 800 000 ℳ im Vorjahre) dem Erneuerungsfonds zuzutheilen, 198 398 (192 670) ℳ als persönliche Gewinnantheile zur Vertheilung zu bringen, 250 000 (200 000) ℳ der Ruhegehaltskasse der Beamten zu überweisen und den Rest von 307 616 (314 744) ℳ auf neue Rechnung zu übertragen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1891 befördert: 238 810 Personen (gegen 233 733 Personen im Vorjahr) und 406 596 (357 925) t Güter. Der Mehrertrag im Güterverkehr ist wesentlich dem Ernteergebniss in den der Bahn nächstgelegenen Distrikten Russlands, sowie der starken Beschleunigung der Ausfuhr solcher Produkte, für welche ein Ausfuhrverbot erwartet wurde, zuzuschreiben. Die Betriebseinnahmen betrugen zusammen 2 261 744 (1 921 494) ℳ; hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 260 670 (259 223) ℳ und aus dem Güterverkehr 1 547 224 (1 266 972) ℳ. Die Betriebsausgaben erforderten 1 061 375 (827 133) ℳ oder in Hunderttheilen der Einnahmen 46,93 (43,05). Von dem Betriebsüberschuss in Höhe von 1 200 368 (1 094 361) ℳ sind auszustatten der Erneue-

rungsfonds I mit 150 481 (174 777) ℳ, der Erneuerungsfonds II mit 70 000 (20 000) ℳ, der Reservefonds I mit 25 680 ℳ (wie im Vorjahr) und der in Gemässheit des Gesetzes vom 18. Juli 1884 gebildete Reservefonds II mit 43 930 (40 550) ℳ. Der verbleibende Reingewinn von 910 276 (833 354) ℳ wird wie folgt Verwendung finden: 5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien mit 642 000 ℳ (wie im Vorjahr), 1,5 % Dividende an die Stammaktien mit 192 600 ℳ (gegen 1 % und 128 400 ℳ), persönliche Gewinnantheile mit 16 766 (7 704) ℳ und die Eisenbahnsteuer mit 21 400 (19 754) ℳ, während der Rest von 37 510 (35 496) ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird. — Bezüglich der Rücklagen in den Reservefonds I und in den Erneuerungsfonds I bemerkt die Verwaltung folgendes: Zum Reservefonds I wurde, wie bisher üblich, 1 ‰ des Aktienkapitals eingestellt. Eine seit Aufstellung des Abschlusses ergangene Verfügung des Königlichen Eisenbahnkommissariats bestimmt jedoch eine andere Bemessung. Zum Erneuerungsfonds I war das Regulativ am 31. Dezember 1890 abgelaufen und ein neues noch nicht erlassen. Die Rücklagen sind so berechnet worden, wie die Verwaltung nach den geführten Verhandlungen die Festsetzung der Sätze erwarten zu dürfen glaubte. Auch hier ist neuerdings eine Verfügung ergangen, welche andere Sätze, als eingestellt, beansprucht. In beiden Beziehungen ist die Verwaltung vorstellig geworden und hofft, bis zur Generalversammlung endgültigen Bescheid zu erhalten. Die etwaige Mehrbelastung des Betriebsfonds wird — wie sie annimmt — nur zu einer Minderung des Vortrages auf neue Rechnung Veranlassung geben dürfen.

Werrabahn.

Da die provisorischen Ausweise der Bahn für das Jahr 1891 eine Mehreinnahme von 110 000 ℳ ergeben hatten, war die Dividende, wie wir in Nr. 4 S. 34 d. Ztg. mittheilten, auf 2,5 % (gegen 3 % im Vorjahr) geschätzt worden. Diese Schätzung hat sich nicht als zutreffend herausgestellt, denn der Verwaltungsrath hat beschlossen, für das Jahr 1891 eine Dividende von nur 1,9 % in Vorschlag zu bringen.

Verwerthung inländischen Holzes für Eisenbahnzwecke.

Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. April d. J. sind die Königlichen Eisenbahndirektionen wiederholt angewiesen worden, bei Beschaffung von Hölzern für Eisenbahnzwecke in erster Linie die Verwerthung inländischen Holzes ins Auge zu fassen. Nur soweit besondere Gründe vorliegen oder wenn inländisches Holz in der erforderlichen Güte und in ausreichender Menge nicht oder doch nur zu höheren Preisen erlangt werden kann, ist auf ausländisches Holz zurückzugreifen.

Uetersener Pferdebahn.

Die Abrechnung für das Jahr 1891 ergab eine Einnahme von 41 230 ℳ. Der Reingewinn betrug 11 230 ℳ, welcher es gestattet, eine Dividende von 4,5 % zur Vertheilung zu bringen.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft.

Die Generaldirektion der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft hat in Berlin, Leipziger Platz Nr. 18, eine Direktion errichtet.

Aus Württemberg.

Württembergische Staatsbahnen: Fahrplanänderungen.

Der mit dem 1. Mai in Kraft getretene Sommerfahrplan der Württembergischen Staatseisenbahnen enthält eine Reihe von Verbesserungen in den Zugverbindungen Württembergs mit Berlin, Frankfurt, Köln, Karlsbad und mit der Schweiz.

Der Schnellzug Stuttgart-Berlin über Heilbronn, Osterburken, Würzburg, Ritschenhausen, Erfurt, Halle geht in Stuttgart ab um 9.48 Vorm. und trifft in Berlin ein um 10.$\frac{34}{}$ Nachts. In umgekehrter Richtung verlässt der Zug Berlin (Anhalter Bahnhof) um 8.17 Vorm. und trifft in Stuttgart ein um 9.$\frac{15}{}$ Abends. Die Fahrtdauer beträgt somit nur je 12 Stunden 52 Minuten. In diesem Zug läuft ein Personenwagen I. und II. Klasse, sowie ein solcher III. Klasse zwischen Stuttgart und Berlin durch.

Der um 8.07 Vorm. in Friedrichshafen, um 12.48 Nachm. in Stuttgart abfahrende Schnellzug läuft ohne Wagenwechsel bis Frankfurt a/M. durch und trifft daselbst um 4.31 Nachm. ein, während die Ankunft in Frankfurt seither erst um 5.50 erfolgte. Dieser Zug schliesst an den rechtsrheinischen Schnellzug nach Köln an, der in Frankfurt um 4.40 Nachm. abfährt und in Köln um 8.$\frac{45}{}$ Abends eintrifft.

Im Anschluss an den von Paris um 6.$\frac{50}{}$ Abends abfahrenden, in Stuttgart um 7.42 Vorm. eintreffenden Orientexpresszug geht um 7.55 ein Schnellzug über Nürnberg, Eger, Karlsbad nach Prag, mit Anschluss in Nürnberg an den Schnellzug nach Bamberg, Probstzella, Berlin. Ankunft in Nürnberg 11.49 Vorm. Berlin 10.$\frac{34}{}$ Nachts, Karlsbad 5.23, Prag 9.$\frac{50}{}$ Abends. In umgekehrter Richtung geht der Schnellzug ab in Prag 7.02, in Karlsbad 11.28 Vorm. in Nürnberg 4.30 Nachm.; er trifft in Stuttgart ein um 8.$\frac{50}{}$ Abends.

In diesem Zug läuft ein Wagen I. und II. Klasse zwischen Stuttgart und Karlsbad durch.

Der um 1.50 Nachm. in Stuttgart abfahrende Schnellzug nach Freudenstadt, Hausach, Offenburg schliesst in Offenburg an den um 6.$\frac{36}{}$ in Freiburg i/B., um 7.$\frac{36}{}$ Abends in Basel eintreffenden Schnellzug an.

Vom 1. Juni an erhält der in Stuttgart um 3.$\frac{33}{}$ früh abfahrende Schnellzug nach Friedrichshafen Anschluss nach Chur und St. Gallen. Es wird dann folgende sehr beschleunigte Zugverbindung bestehen:

Hamburg ab 12.20 Nachm., Frankfurt ab 10.$\frac{35}{}$, Stuttgart ab 3.$\frac{33}{}$ früh, Friedrichshafen an 7.47, Rorschach an 8.30, St. Gallen 9.40, Ragatz 10.48, Chur 11.26 Vorm.

In den Wien-Pariser Schnellzügen läuft vom 1. Mai ab auf der Strecke München-Avricourt ein Speisewagen.

Württembergisches Kursbuch. Das von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen herausgegebene Kursbuch für den Sommerdienst 1892 ist erschienen. Der Inhalt des Kursbuchs beschränkt sich auf seinen 262 Seiten nicht auf die Eisenbahn- und Postverbindungen in Württemberg und Hohenzollern, es enthält auch die Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen im übrigen Süddeutschland, der Schweiz, dem grössten Theil von West-, Mittel- und Norddeutschland und von Oesterreich je mit Angabe des Fahrpreises. Das Buch zeichnet sich durch sorgfältige Bearbeitung, Reichhaltigkeit und praktische Gruppirung des Stoffes, sehr schönen deutlichen Druck besonders aus und es erfreut sich dieser Vorzüge wegen grosser Beliebtheit bei dem reisenden Publikum. Die Brauchbarkeit des Buches wird wesentlich erhöht durch die beiden beigegebenen Karten, welche neu angefertigt sind, und wovon die eine die Südwestdeutschen Eisenbahnen, die andere das Routennetz der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder enthält. Die Deutlichkeit und Uebersichtlichkeit der Karten, in welchen rothe Zahlen auf die Nummern hinweisen, unter welchen die Strecken im Kursbuch zu finden sind, ist rühmend hervorzuheben.

Personalnachrichten.

Bahnhofverwalter I. Klasse, tit. Betriebsinspektor Knapp in Plochingen, wurde zum Betriebsoberinspektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert.

Luxemburger Sekundärbahnen.

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1891, welcher in der am 29. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung einstimmig genehmigt wurde, bezeichnet das abgelaufene Betriebsjahr als ein recht befriedigendes. Der Verkehr auf der Linie Luxemburg-Remich war ein recht reger, infolge dessen die Einnahmen nicht nur um ein Bedeutendes höher, wie im Vorjahre, sondern überhaupt die höchsten seit dem Betriebe der Bahn waren. Der Verkehr auf der Linie Cruchten-Larochette liess dagegen zu wünschen übrig.

Auf der Linie Luxemburg-Remich stand den um 9 965 Francs vermehrten Einnahmen nur eine Mehrausgabe von 1 420 Frcs. gegenüber, so dass das Ergebniss dieser Linie sich um 8 545 Frcs. gegen das Vorjahr erhöhte. Bei der Linie Cruchten-Larochette sanken dagegen nicht allein die Einnahmen um 1 010 Frcs., sondern es trat auch eine Vermehrung der Ausgaben um 3 347 Frcs. ein; infolge dessen war das Jahresergebniss dieser Linie um 4 357 Frcs. ungünstiger als im Jahre 1890.

Die Einnahmen beider Linien setzten sich wie folgt zusammen: a) Personenverkehr 98 208 Frcs., b) Viehverkehr 2 595 Frcs., c) Gepäckverkehr 3 341 Frcs., d) Güterverkehr 42 072 Frcs. und e) Postbeförderung 4 489 Frcs. Hierzu kamen noch 6 016 Frcs. Einnahmen aus sonstigen Quellen, so dass die Gesammteinnahmen sich auf 156 721 Frcs. bezifferten, denen an Ausgaben 118 196 Frcs. gegenüber standen, so dass die Gesellschaft einen Ueberschuss von 38 525 Frcs. aus dem Eisenbahnbetriebe erzielte, von welchem wie im Vorjahre 6 % Dividende an die Aktionäre zur Vertheilung gelangten.

Befördert wurden auf beiden Linien 191 112 Personen (gegen 185 950 Personen im Vorjahre), 266 (245) t Gepäck, 2 112 (1 784) Stück Vieh und 23 409 (21 662) t Güter.

Aus den Niederlanden.

Strassenbahnen.

Uebersichtliche Zusammenstellung des Verkehrs für das Jahr 1890.*)

Lfd. Nr.	Namen der Strassenbahngesellschaften	Länge	befördert wurden: Personen	befördert wurden: Güter	Einnahmen aus dem Verkehr in 1000 fl.: Personen-	Einnahmen aus dem Verkehr in 1000 fl.: Güter-	Gesammteinnahmen	Einnahme für das Tagkilometer
		km		t			fl.	fl.
	a) Dampfstrassenbahnen.							
1	Aachen-Mastricht.	8,0	—	37561½	—	12	12271	5,21
2	Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen	23,2	88168	8814	22	16	38073	4,49
3	Beverwyk-Wyk aan Zee	4,9	36196	6395	5	2	7101	4,03
4	Breskens-Maldeghem	35,1	121275	8046	36	11	47515	4,68
5	Bussum-Huizen	6,3	50751	8681½	7	5	12172	5,31
6	Dedemsvaartsche	30,0	88216	3160	25	6	31531	3,07
7	Ede-Wageningen	7,0	94787	6324	17	7	24368	9,80
8	Flessingue-Middelbourg	9,2	536280	—	39	1	40953	12,11
9	Geldersche	42,0	322017	—	69	45	120532	7,86
10	Gooische	38,1	—	—	83	14	97316	7,54
11	Gouda	9,2	48335	4	13	—	13580	4,13
12	Haag-Scheveningen							
	a) im Betriebe der Niederl. Staatsbahn	4,7	664152	1185	78	2	80094	43,89
	b) im Betriebe der Holländ. Eisenbahn	9,0	414846	72925	52	50	103412	31,49
13	Lichtenvoorde-Groenlo	4,0	18340	2587	2	2	4427	3,03
14	Niederländ. Provinzial-E.	23,0	80450	7933	11	8	19039	2,27
15	Noordwykschc	8,2	72140	977	9	1	10594	3,52
16	Nordbrabantische	23,9	100766	17650	21	20	42834	5,23
17	Nordholländische	21,5	164776	—	45	7	52092	7,67
18	Nord- und Südholländische	28,0	320538	—	79	7	86996	9,76
19	Nymegener	11,0	240000	—	27	1	28151	7,15
20	Oldambt-Pekela	29,0	—	—	35	17	54954	5,19
21	Ost-Dampf-Tr.	61,7	—	9642	120	17	137138	7,60
22	Rynlandsche	9,0	319116	3280	48	5	54091	16,46
23	Süd-Dampf-Tr.	25,0	184056	—	42	15	60000	6,58
24	Utrecht-Vianen	11,5	160000	—	34	—	34350	8,24
25	Westlandsche	21,3	282284	2917	59	4	65761	9,16
26	Yselsche	35,0	133714	—	41	3	44081	3,99
	b) Strassenbahnen mit Pferdebetrieb.							
27	Amsterdamer Omnibus-Ges.	25,0	16221071	—	1103	—	1103169	121,29
28	Amsterdam-Sloterdyker	2,5	79780	—	7	—	6851	8,05
29	Arnheimer	9,1	497667	—	69	—	75880	22,76
30	I. Groninger	26,6	220196	1067	48	4	52354	6,01
31	Gorsselsche	3,2	—	—	3	—	3633	6,76
32	's Gravelandsche	5,8	64804	—	9	—	9399	4,44
33	Groninger	5,4	197655	—	18	—	18148	14,40
34	Hoorn-Enkhuizener	19,9	127345	—	21	—	21350	2,96
35	Haarlemer	2,3	541264	—	39	—	39842	47,32
36	Schielandsche	4,4	158381	—	24	—	24016	14,80
37	Stichtsche	11,0	269982	494	62	2	63906	17,43
38	Utrechtsche	3,8	427179	—	31	—	31696	22,82
39	Zandvoortsche**)	1,2	—	—	—	—	—	—
40	Zwolsche	2,8	54988	—	5	—	5393	5,66
41	Zutphensche	3,8	39316	—	4	—	4124	3,39
	c) Strassenbahnen mit Pferde- und Dampfbetrieb.							
42	Geldersch-Overyselsche	34,1	89599	15537	18	20	38927	3,36
43	Haagsche	50,1	—	—	458	—	457999	—
44	Herzogenbusch-Helmond	53,0	354794	14186	50	14	64453	3,52
45	Niederländ.*)	95,0	406499	12022	139	34	197946	5,77
46	Rotterdamer	27,5	5765238	556	435	2	437575	70,07
47	Süd-Niederländ.	41,5	29151	73	17	—	17139	—

*) Ausführlichere Mittheilungen über die Betriebsergebnisse eines grossen Theiles dieser Strassenbahnen für das Jahr 1890 sind bereits in den Nrn. 65, 69 und 80 Jahrg. 1891 d. Ztg. veröffentlicht.

**) Die Pferdebahn in Zandvoort ist im Jahre 1890 nicht in Betrieb gewesen.

*) Die Niederländische Strassenbahngesellschaft beförderte ausserdem noch 31 984 Kolli, 640 Wagenladungen und 9 871 Stück Vieh.

Aus Grossbritannien.

Zur Frage der Dienstdauer der Englischen Eisenbahnbeamten: Der Fall Hood im Parlament.

In der vorigen Nummer dieser Zeitung ist der Bericht abgedruckt, den die zur Untersuchung der Dienstdauer der Eisenbahnbeamten eingesetzte Kommission über den Fall Hood dem Parlament erstattet hat. Für das Parlament musste eine solche Anklage hochgestellter Eisenbahnmänner recht peinlich sein, da die Eisenbahninteressen darin sehr stark vertreten sind, und man durfte gespannt sein, wie es sich zu der Angelegenheit stellen würde.

Das Unterhaus sagt in seinen Satzungen, dass es als ein „Staatsverbrechen und Missverhalten“ (high crime and misdemeanour) zu erachten ist, wenn jemand Personen davon abschreckt oder ihnen Hindernisse in den Weg legt, vor dem Parlament oder seinen Ausschüssen Zeugniss abzulegen. Dass es den Direktoren der Cambrischen Bahn in der misslichen Lage, in die sie hiernach durch die Anklage des Ausschusses gebracht waren, an Freunden nicht fehlen würde, die für sie eine Lanze einlegten, war klar und so erklärte Sir Michael Hicks-Beach, der Präsident des Handelsamts, dass die Direktoren mit Fug und Recht zu Hood's Entlassung geschritten seien, „in der wohlbegründeten Annahme, dass Hood kein zuverlässiger Diener der Gesellschaft gewesen sei.“ Milvain, der Abgeordnete von Durham, behauptete sogar, dass es keinem Zweifel unterliege, „dass die Direktoren, wenn sie der festen Ueberzeugung waren, dass der Mann bei der Fälschung der Rechnungsbeläge betheiligt gewesen war, sie ihn mit voller Berechtigung entliessen; in diesem Falle sei es widersinnig, ihnen wegen der Entlassung Bruch der Vorrechte vorzuwerfen.“

Hiernach werden die genannten und andere Sünden des Hood im Laufe der Verhandlungen mehr und mehr in den Vordergrund gerückt; das Verschulden der Direktoren verliert in demselben Maasse, „sie haben sich aber — der Leser darf im Sinne des Parlaments das Wörtchen „leider“ zufügen — infolge der Entlassung des Stationsvorstehers, der allen Anspruch auf ihr Vertrauen verwirkt hatte, ohne Wissen mit dem Statut in Widerspruch gebracht.“ Die im Hause anwesenden Direktoren konnten natürlich nur bestätigen, dass sie keineswegs die Absicht gehabt hätten, ein Staatsverbrechen zu begehen.

Das Ende vom Liede war, nachdem auch die Anregung, Hood möge wieder in sein Amt gesetzt werden, ins Wasser gefallen war, dass die Direktoren nicht, wie es unter anderen Verhältnissen der Fall gewesen sein würde, ohne Verzug in den Kerker geführt, sondern einfach mit einer Verwarnung bedacht wurden. Der betreffende Parlamentsbeschluss hat folgenden Wortlaut:

„Obwohl das Haus anerkennt, dass die Herren James Frederick Buckley, John William Maclure, William Bailey Hawkins und John Conacher die Absicht in Abrede gestellt haben, ihre Eisenbahnbediensteten von der Zeugnissablegung vor dem Ausschuss abzuschrecken, und ihr unumwundenes Bedauern darüber ausgesprochen haben, dass sie Satzungen und Vorrechte unbeabsichtigter Weise übertreten haben, ist es doch der Ansicht, dass die Genannten bei ihren Maassnahmen gegen Hood einen Bruch der Vorrechte des Hauses begangen haben und erkennt dahin, dass ihnen dafür eine Verwarnung seitens des Vorsitzenden zu theil werde.“

Ueber die neuere Entwickelung des Englischen Eisenbahnwesens

stimmt die Englische „Railway Press“ folgendes Klagelied an: „Es scheint wirklich, als ob der grosse Ehrgeiz derer, die die Verantwortung für die Leitung unserer Bahnen tragen, ruhig zusieht, wie diese Schritt für Schritt jeder Nation auf dem Erdenrund das Feld räumen. Noch vor nicht langer Zeit war es eine selbstverständliche Sache, dass wir auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens den ersten Platz einnehmen. Wenn unsere Wagen nicht ganz so bestechend waren, wie die des

Bruder Jonathan, so waren unsere eisernen Rosse dafür viel flinker. Jetzt müssen wir bekennen, dass wir überall zurückstehen und in keinem Punkte mehr, als in dem der sonst so hochgepriesenen Geschwindigkeit. Oesterreich und Ungarn durften in der Verbilligung der Fahrpreise voranschreiten, und selbst Frankreich hat es für angemessen gehalten, die Eisenbahnsteuer fallen zu lassen und die Fahrpreise um 12 % zu ermässigen.

Und England? Die Fahrpreise sind dieselben oder höher als vor 40 Jahren. Unsere glücklichen Vorfahren konnten für 2,5 M nach Brighton und zurück fahren. Die Bahnsteige, die früher der Bequemlichkeit der Reisenden dienten, werden jetzt durch abscheuliche Geschäftsplakate entstellt und durch ebenso hässliche und noch mehr zu verurtheilende Automaten. Selbst für die Wascheinrichtungen wird jetzt ein Eintrittsgeld erhoben und das lustig flackernde Feuer, welches ehedem für die Wartezimmer bezeichnend war, fängt an zu verschwinden. Bei weitem der grösste Theil der Personenwagen gehört, wenn man dies bei den Bahnen sagen darf, der voradamischen Zeit an; sie sind in einer Weise erleuchtet, die einen Amerikaner in die Zeit der Druiden versetzt."

Die Lüftung der Londoner Untergrundbahnen

ist eine Frage, die bisher nicht gelöst ist, obwohl Jahrzehnte lang über Mittel und Wege zur Beseitigung der Gase und des Rauches der Lokomotiven aus den Tunnelräumen gesonnen worden ist. Man hat Abzugsschlote, Aufbrüche, Windräder angebracht, ohne dass dem Uebel in nennenswerthem Maasse gesteuert worden wäre. Jetzt wird vorgeschlagen, die Gase nicht wie bisher durch den Schornstein, sondern abwärts in ein zwischen den Schienen liegendes eisernes Rohr entweichen zu lassen, in dem sie fortgeleitet und an einzelnen Punkten in Schornsteine geführt würden. Es wird angenommen, dass die Schornsteine einen so kräftigen Zug unterhalten könnten, dass die Verbrennung auf den Lokomotiven dadurch gut unterhalten würde. Die Bewegung der Lokomotiven würde hieran nichts ändern.

Die Southampton Docksgesellschaft

beabsichtigt, ihre Docks an die Südwestbahn zu verkaufen und hat die Genehmigung dazu beim Parlament nachgesucht. Die Berathungen darüber sind noch nicht abgeschlossen, aber in den betheiligten Kreisen hat sich dagegen heftiger Widerspruch erhoben, da der Verkauf gleichbedeutend wäre mit dem Ausscheiden von Southampton aus dem Hafenwettbewerb, indem dafür in die Hände der Südwestbahn ein mächtiges Monopol gelegt würde. Eine grosse Abordnung, welche Docks und ähnliche Anlagen in ganz Britannien, u. a. Liverpool, Glasgow, Belfast, Hull, vertrat, ist beim Präsidenten des Handelsamts dahin vorstellig geworden, dass dem Vorhaben kräftig entgegengetreten werden möge. Man machte geltend, dass die Politik der grossen Eisenbahnen überhaupt dahin ginge, überall, wo ihre Eisenbahnsysteme die Seeküste berührten, die Docks aufzukaufen und in dieser Weise allen Wettbewerb zu tödten, indem sie die Häfen zum Monopol in ihren Händen machten.

Aus Nordamerika.

Dividenden.

Delaware, Lackawanna & Western, vierteljährlich 1,75 %.

Evansville & Terre Haute, jährlich 5 %.

Great Northern, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.

Northern (N. H.) vierteljährlich 1,5 %.

Panama 2 %.

Rio Grande Western, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.

Toledo & Ohio Central, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.

Utica & Black River, halbjährlich 3,5 %.

Berkshire, vierteljährlich 1,75 %.

Boston & Providence, vierteljährlich 1,5 %.

Central Railroad von New Jersey, vierteljährlich 1,75 %.

European & North American, halbjährlich 2,5 %.

Norfolk & Western, halbjährlich 1,50 D. auf eine Vorzugsaktie.

Newyork & New England, halbjährlich 3,5 % auf die Vorzugsaktien.

Pittsburgh, Fort Wayne & Chicago, vierteljährlich garantirt 1,75 %, und eine besondere garantirte vierteljährliche Dividende von 1,75 %.

Chicago, Milwaukee & St. Paul, jährlich 3,5 % auf die Vorzugsaktien.

Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.

New London Northern, vierteljährlich 2 %.

Oregon Railway & Navigation Co., vierteljährlich 1,5 %.

Philadelphia, Germantown & Norristown, vierteljährlich 3 %.

Providence & Worcester, vierteljährlich 2,5 %.

Sunbury & Lewistown, halbjährlich 4 %.

Chicago, Rock Island, Pacific, vierteljährlich 1 D. für die Aktie.

Newyork Central & Hudson River vierteljährlich 1,25 %.

Pittsburgh, Yonnystown & Ashtabula, halbjährlich 3,5 % auf die Vorzugsaktien und 3 % auf die Stammaktien.

Blocksignale auf der Newyork Centralbahn.

Die Verträge zur Ausrüstung der Hauptlinie vorgenannter Bahn mit Blocksignalen sind abgeschlossen, und man hofft die Ausführung vor dem nächsten Winter zu beenden. Zwischen Newyork und Albany ist dieselbe bereits im Werke und soll bis zum 1. September fertiggestellt sein.

Die Chicago, Burlington & Quincybahn.

Die vorgenannte Bahn war viele Jahre hindurch eine der gewinnbringendsten der Welt, bis im Jahre 1887 ein gewaltiger Rückschlag eintrat. Auch das vergangene Jahr 1891 weist einen etwas ungünstigen Verkehr auf, hauptsächlich wohl infolge der schlechten Ernten im Jahre 1890. Das Jahr 1891 versprach eines der schlechtesten zu werden, dank der guten Ernte des Vorjahres traten jedoch die gehegten Befürchtungen nicht ein. In der ersten Hälfte des letzten Jahres betrugen die Bruttoeinnahmen nur 1 863 272 D., erreichten jedoch am Schlusse des Jahres die Höhe von rund 28 Millionen Dollar. Infolge der schlechten Geschäftsaussichten am Anfang vorigen Jahres wurden die Betriebskosten thunlichst eingeschränkt; so betrugen z. B. die Reparaturkosten für die erste Hälfte 1891 24 % weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, die Kosten für Geleisunterhaltung sogar 27 % weniger. Alles das wurde aber in der zweiten Hälfte 1891 wieder gut gemacht.

Der Personenverkehr betrug 1891 ungefähr 1 % und der Güterverkehr 8,75 % weniger als 1890; trotzdem betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 5,6 % mehr, aus dem Güterverkehr nur 2,5 % weniger als im Vorjahre infolge Erhöhung der Tarife. Demzufolge waren auch die Einnahmen 1891 etwas höher, jedoch erklärt sich der gössere Ueberschuss von 390 600 D. hauptsächlich aus der vorgenommenen Einschränkung der Ausgaben. Der Ertrag auf die Aktie betrug 5,34 D. Welchen Schwankungen die Dividende unterworfen gewesen ist, zeigt die nachfolgende Tabelle. Es betrug der Nutzen auf die Aktie:

im Jahre	D.	im Jahre	D.
1880	13,85	1886	11,11
1881	12,64	1887	9,97
1882	10,60	1888	0,67
1883	13,41	1889	4,83
1884	10,80	1890	4,60
1885	11,26	1891	5,34

Bostoner Stadtbahn.

Die vereinigte Kommission für den Bostoner Stadtbahnbau, die von dem Gouverneur von Massachusetts und von dem Mayor von Boston gewählt ist, hat vorigen Monat ihren Bericht erstattet, worin im wesentlichen den Entwürfen der berathenden Ingenieure Theodore Cooper, F. Fteley und Fred. P. Stearns beigetreten wird. Die Kosten für die 21,5 km lange Bahn einschliesslich der Tunnelstrecken sind zu 9 000 000 D. geschätzt. Hinzu treten für die Bahnausrüstung 1 000 000 D. und für Grunderwerb 5 133 000 D.; mithin betragen die Gesammtkosten 15 133 000 D.

Seitens der Kommission wird die Anlage eines von der Mitte der Stadt radial ausstrahlenden Bahnsystems, das durch eine innere Ringstrecke verbunden ist, empfohlen. An dasselbe sollen die bestehenden Eisenbahnstationen angeschlossen und die verkehrsreichsten Strassenzüge sollen soweit als angängig verfolgt werden. Im allgemeinen sollen die Bahnen als Hochbahnen ausgeführt und nur zu Tunnelstrecken übergegangen werden, wo erstere ausgeschlossen sind. Die Konstruktion soll für schwere Vorortmaschinen tragfähig hergestellt werden; als Betriebskraft sind gewöhnliche Lokomotiven vorgesehen. Die innere Ringstrecke soll in den Stand gesetzt werden täglich 500 000 Menschen zu befördern; auf die 5 Radialbahnen nach Charlestown, South Boston, Roxbury, Cambridge und East Boston rechnet man einen täglichen Maximalverkehr von 300 000 Reisenden. Man hofft nach einiger Zeit einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 100 000 Personen zu haben.

Die Tehuantepec-Eisenbahn.

Die Mexikanische Regierung hat einen Vertrag mit mehreren grösseren Unternehmern, Mr. Corthell und Genossen, abgeschlossen, um die Eisenbahn quer über der Landenge von Tehuantepec fertig zu stellen, und die an deren Enden liegenden Häfen zu erschliessen. Diese Bahn wurde im Jahre 1881

von einer Nordamerikanischen Gesellschaft, die von dem verstorbenen Edward Larned gebildet war, in Angriff genommen. Es entstanden jedoch Zahlungsschwierigkeiten mit der Mexikanischen Regierung. Diese erklärte die Konzession für erloschen und versuchte das Werk selbst fertig zu stellen. Den Bemühungen der Regierung, Gelder zu diesem Zweck aufzunehmen, trat Mr. Larned erfolgreich entgegen. Später versuchte der bekannte Kapitän Eads für seine Schiffseisenbahn das Kapital aufzubringen. Es ist aber seit jener Zeit, als Larned den Bau aufgab, wenig oder nichts mehr daran geschehen. Jetzt will die Regierung den Mr. Corthell und Genossen 2 000 000 D. als Beihilfe zur Fertigstellung der Bahn geben.

Schon Cortez bezeichnete vor 350 Jahren den Weg über den Isthmus von Tehuantepec als den günstigsten. Bereits im Jahre 1850 wurden daselbst von dem verstorbenen General Barnard Vorarbeiten zu einer Eisenbahn gemacht; 1868 bildete sich in Newyork eine Gesellschaft zum Bau eines Ueberlandkanals, das Unternehmen scheiterte jedoch an der schlechten Beschaffenheit der Endhäfen, obgleich der Weg zwischen Newyork und San Francisco ungefähr um ein Drittheil, der zwischen Neworleans und San Francisco sogar um die Hälfte kürzer über Tehuantepec als über Panama ist.

Eisenbahnen in Kentucky.

Im Jahre 1891 wurden 4 850 km Eisenbahnen im Staate Kentucky betrieben; es traten 80 km neuerbaute Bahnen hinzu. Die Einnahmen waren erheblich höher als im Vorjahre. Das Eigenthum der Bahnen wird zu 50 000 000 D. geschätzt. Auf 1 km Bahn entfällt ein Kapital von rund 16 500 D. Der Bau der Louisville- und Jeffersonbrücke, die theilweise fertiggestellt ist, ist der schlechten Zeiten halber eingestellt worden.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Grobes Dienstvergehen. Verlust der Pension.** Nach dem Statut der Pensionskasse der Beamten einer Eisenbahngesellschaft findet ein Anspruch auf Pension nicht statt, wenn der unfreiwilligen Entlassung ein grobes Dienstvergehen zum Grunde liegt. Ein Schaffner war entlassen, nachdem er seinen Vorgesetzten, einen Stationsassistenten, von diesem gereizt, „Heupferd“ und „Ochse“ gescholten hat. Das die Pensionskasse verurtheilende Berufungsurtheil wurde aufgehoben unter folgenden Gründen: „Es fehlt an einer eingehenden Auslegung was das Statut unter „groben Dienstvergehen“ versteht. Es liegt nahe, dass hierunter ein solches Dienstvergehen verstanden wird, welches die — mit dem Verluste des Gehalts und gesetzlichen Pensionsanspruchs verbundene Dienstentlassung im Wege des Disziplinarverfahrens gerechtfertigt haben würde. Solchenfalls würde der Inhalt der hierüber sich verhaltenden gesetzlichen Vorschriften (§§ 2, 17 Preuss. Gesetz v. 21 Juli 1852) bei der Begriffsfeststellung zu verwerthen gewesen sein. Es könnte aber auch beabsichtigt sein, unter Absehen von jeder Gesetzesanalogie die Feststellung, ob ein Dienstvergehen als ein grobes anzusehen sei, in jedem Falle lediglich der freien richterlichen Beurtheilung an der Hand der Auffassung des gewöhnlichen Lebens zu überlassen.“ (Erk. des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. November 1890; Bolze, die Praxis des Reichsgerichts. Bd. XI. S. 278 f.)

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Zum Preise von 5 ℳ durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse Nr. 68/70 zu beziehen.

Gegen das Vorjahr hat die soeben in neuer Auflage für 1892 erschienene Karte wieder durch Aufnahme der neu eröffneten Linien und Stationen, sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Ausserdem ist der Uebergang von Privatbahnen in Staatsbesitz, sowie die Umwandlung von Hauptbahnen in Bahnen untergeordneter Bedeutung und von Bahnen untergeordneter Bedeutung in Hauptbahnen durch entsprechend veränderte Farbe und Form zur Darstellung gebracht worden.

Soweit es der Raum gestattete, haben in der Karte sämmtliche Eisenbahnstationen, sowie die Entfernungen und die stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien Aufnahme gefunden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Staatsbahnverkehr Hannover-Bromberg** ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Stationen des Bezirks Hannover nach Danzig und Elbing in Kraft.

Die Ausnahmesätze gelten für solche Sendungen, deren überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Häfen, oder deren Verwendung zum Bau von Seeschiffen nachgewiesen ist.

Die Anwendung der Sätze ist von der Ertüllung bestimmter Kontrolvorschriften, welche ebenso wie die Frachtsätze selbst bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind, abhängig.

Bromberg, den 5. Mai 1892. (870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 18. März und 5. April d. J. veröffentlichen wir, dass die vom 1. Juni d. J. ab gültigen Hefte 1, 2, 3, 4 und 5 des Verbands-Gütertarifs durch die Verbandsstationen zu erhalten sind.

Dresden, am 9. Mai 1892. (871)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten die Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen für die Stationen Bärwalde, Fürstenfelde, Greifenhagen, Königsberg i. N.-M., Neumühl-Kutzdorf, Vietnitz, Kerkwitz und Peitz H. S. G. (siehe die Mitteldeutschen Tarifhefte Nr. 6 vom 1. März 1885, Nr. 6 vom 1. August 1891 und Nr. 7 vom 1. November 1886 nebst Nachträgen) ausser Kraft, da diese Sätze in das Heft Nr. 2 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juni d. J. übergangen sind.

Erfurt, den 5. Mai 1892. (872)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Frachtgegenständen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 7. v. Mts. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass vom heutigen Tage ab sämmtliche für den Verkehr von den ausserpreussischen Staatsbahnen Deutschlands und den Deutschen Privatbahnen nach den Deutschen Seehafenstationen bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Frachtgegenständen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch bei der überseeischen Ausfuhr der betreffenden Güter nach Deutschen Kolonien Anwendung finden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Mai 1892. (873)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai 1892 treten zwischen der für den Wagenladungsgüterverkehr eröffneten Haltestelle Alt-Eiche der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Berlin direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 1. Mai 1892. (874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband Einführung eines Tarifnachtrages. Am 1. Juni 1892 gelangt ein Nachtrag II zu dem Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1892 zur Einführung, welcher eine Abänderung der Klassifikation des Tarifes, Theil I, die Einbeziehung neuer Frachtsätze und Berichtigungen enthält und bei der gefertigten Generaldirektion zum Preise von 10 kr. pro Exemplar käuflich zu beziehen ist.

Prag, am 5. Mai 1892. (875)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Die in der Vereinszeitung Nr. 26 vom 30. März 1892 unter Nr. 610 verlautbarte Frachtermässigung für Schuppen aus Paraffin oder Erdwachs etc. von den Elbeumschlagsplätzen nach Krakau loco und transit findet auch Anwendung auf Transporte mit der Bestimmung nach Podgórze-Bonarka und Podgórze-Płaszów.

Wien, am 5. Mai 1892. (876)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Einführung des Nachtrages IV zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890. Mit 1. Juni 1892 tritt der Nachtrag IV zum Lokaltarife vom 1. Juli 1890 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes vom 1. Juli 1890 und des Nachtrages II vom 1. Juli 1891.

Insoweit Erhöhungen eintreten gelangen die Bestimmungen des Nachtrages erst mit 1. Juli 1892 zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion in Wien, bei der Betriebsdirektion in Budapest und in den Stationen der gesellschaftlichen Linien zum Preise von 10 kr. Oe. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 6. Mai 1892. (877)

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
25	F B B Chr. Wald	375	1	Fass	leer —	15	25	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Mombach u. Finthen.
26	—	286/748	1	—	Decke —	—	26	Höchst a/M.	„	bez. Lyon-Paris.
27	—	—	1	Korb	Blechflaschen —	6	27	Mainz	„	
28	—	—	2	Blechflaschen	leer —	2	28	„	„	
29	—	—	1	Pack	Körbe —	6	29	„	„	
30	—	—	5	Körbe	leer —	15	30	„	„	
31	—	—	1	Stange	Rundeisen, 86 cm lang und 1 cm dick	2	31	Wiesbaden	„	
32	—	—	1	Korb	Steintopf, leer —	5	32	Mainz	„	

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Ein Bautechniker, der sich der Bahnmeisterkarriere im Eisenbahndienste zu widmen wünscht, kann bei genügender Befähigung sofort Stellung erhalten. Anfangsgehalt nach Vereinbarung und bei entsprechenden Leistungen Anwartschaft auf dauernde Anstellung mit Pensionsberechtigung. Meldungen unter Beifügung einer Abschrift der Zeugnisse und einer Beschreibung des Lebenslaufes sind bis zum 20. Mai d. J. zu richten unter G. D. 15 an Rudolf Mosse, Dortmund.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Für eine grössere **Eisenbahn in Südamerika** zum baldigen Eintritt gesucht:
1 erfahrener Locomotivführer,
1 tüchtiger, auch Klempnerei verstehender Kupferschmied,
3 mit Locomotiv-Reparatur durchaus vertraute Maschinenschlosser.
Unverheirathete bevorzugt.
Schriftliche Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und der Zeugnisse an Rudolf Mosse, Dortmund, unter B. 16.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Büsscher & Hoffmann, Bahnhof Eberswalde, betr. Asphalt-Platten, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9. Jahrgang 1892. Berlin, am 12. Mai 1892

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A B	1	1	Stange	Eisen —	2	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez. Wittenberge-Hamburg 31/8. 91.
2	A G	—	1	Koffer	Kleider —	23	2	Rosenheim	Bayerische Stsb.	mit einem Strick umbunden.
3	A H	20	1	Kiste	? —	11	3	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
4	A H F	3488	1	Fass	leer —	7	4	Gr. Hettingen	Elsass-Lothring.	
5	B	30	1	„	? —	236	5	Passau	Bayerische Stsb.	Hanau-Pforzheim bez.
6	B A G	5959	1	Ballot	? —	27	6	Memmingen	„	
7	B / M	7 / 13	1	Sack	Hadern —	60	7	Augsburg	„	
8	C R	—	1	Ballen	? —	8	8	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
9	D C	813	1	—	Privatdecke —	—	9	Bomerée	Grand Central Belge	
10	E A N	162	1	—	Kinderspielwagen —	12	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
11	E G	1000	1	Kiste	? —	10	11	„	„	beschr. Meerane.
12	E W	10	1	„	? —	16,5	12	„	„	
13	E W F / W K C	2225	1	„	? —	49	13	„	„	
14	F	3	1	—	Spaten —	1	14	Leobschütz	K. E.-D. Breslau	
15	G B	5719	1	Verschlag	Spiegel —	—	15	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
16	Gebr. B	4266	1	Kiste	leer —	—	16	Berlin H.	K. E.-D. Altona	bez. Wusterhausen-Berlin.
17	G F / G H	2626 / 150	1	Sack	Kolophonium —	41	17	Tarnowitz	K. E.-D. Breslau	
18	H	5	1	Ballen	Betten —	16	18	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
19	H T	5	1	Kiste	? —	26	19	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
20	J D B	6050	1	„	? —	12	20	„	„	bez. Grünau-Hamburg.
21	J L	304	1	Ballot	Strohpapier —	39	21	Neuhaus a. P.	Bayerische Stsb.	
22	J L	3557	1	Sack	Welschnüsse —	47	22	Kempten	„	
23	J S C	3871	1	„	Schraubenbolzen —	50	23	Anvers Süd	Grand Central Belge	
24	K	—	1	Pack	Säcke —	32	24	Camenz	K. E.-D. Breslau	
25	K C	10	1	Kiste	? —	17,5	25	Augsburg	Bayerische Stsb.	Mannheim-Augsburg bez.
26	K K	—	1	Bund	Bandeisen —	61	26	Würzburg	„	
27	L / L	5 / 7	2	Koffer	Kränze —	25	27	Gebweiler	Elsass-Lothring.	
28	L C L	54491	1	Fass	leer —	101	28	Strassburg		
29	L P B	3810	1	—	Eisentheil zum Pflug —	—	29	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
30	L R	13	1	—	Viehgitter —	—	30	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
31	M	—	1	Sack	? —	16	31	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
32	M B M V	11	1	Kiste	? —	35	32	„	„	
33	M C	9392	1	Sack	Kaffee —	75	33	Eisenach	Werrabahn	
34	M G	1069	1	Kiste	? —	18	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez. Altenburg-Hamburg B. 15/3.
35	M K	—	1	„	? —	61,5	35	„	„	bez. Berlin-Hamburg 6/1.
36	N	53	2	—	Sophagestelle —	32	36	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
37	P L F	785	1	Kiste	leer —	27	37	Tempelhof Rgbhf.	K. E.-D. Erfurt	beschr. Rastatt.
38	P R	1132	1	„	? —	45	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	R	30	1	Bund	Besen —	—	39	Schoppinitz	K. E.-D. Breslau	
40	R L	2 oder V	1	Sack	Hausgeräthe —	23,5	40	Dresden-Neust. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
41	Sch	II	1	Kiste	leer —	18	41	Plauen i. V., ob. Bhf.	„	
42	S S	5288	1	Harasse	leer —	22	42	Bamberg	Bayerische Stsb.	
43	S 2/II	—	1	Ballot	Bett —	55	43	Memmingen	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	T M	80	1	Pack	? —	22	44	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
45	V B	55	1	Kiste	? —	24	45	„	„	
46	W	1	1	„	Bücher —	28	46	Berlin H.	„	
47	W	2375	1	Fass	leer —	12	47	„	„	beschr.: Plau.
48	W S	100	1	Kiste	leer —	11	48	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr.: Salzuflen.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
49	Cunheim & Co. Berlin	454	1	—	eiserne Kohlensäure-flasche (33,8 l)	90	49	Driburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
50	J. S. Hamburger (über Hamburg nach Hull)	—	1	Sack	? —	27	50	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez.: Ruke-Hamburg.
51	H. Jensch	—	2	Fässer	leer —	45	51	„	„	Reinbek-Hamburg.
52	Just	—	1	Sack	Malz —	81	52	Simbach	Bayerische Stsb.	
53	Mrs. Marie Kehre For M. Kinney Wys u. St.	—	1	„	? —	10	53	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
54	Kulmbach	8798	1	Fass	leer —	—	54	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
55	Löwenbräu (B. d. H. A. B. Bergedorf)	— —	1 1	„ „	leer — leer —	21 26	55	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
56	J. Minszewski, Milwaukee	—	1	Sack	Auswanderergut —	42	56	Köln (Gep.-Abf.)	Linksrh. Köln	
57	Morgenstern & Söhne, Malzfabrik in Brünn	—	1	„	leere Säcke —	21	57	Franzensbad	Bayerische Stsb.	
58	Joh. Schmidt II	—	1	„	Betten usw. —	22,5	58	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bez.: Firchau-Hamburg.
59	Spatenbräu	—	1	Fass	leer —	19	59	„	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
60	weiss	II	1	Kollo	Plätteisen-Untersätze	2,5	60	Holzminden	K. E.-D. Magdeburg	
61	—	3 A E	1	Bund	Korbwaaren —	5	61	Meiningen	Bayerische Stsb.	
62	4	4	1	Fass	leer —	35	62	Strassburg	Elsass-Lothring.	
63	—	12 13 32 31 42	5	—	Privatdecken —	100	63	Aix T.	Grand Central Belge	
64	—	109	1 1	Bund Stück	2 eis. Gasrohre — Gasrohr —	17 11	64	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
65	—	147 465 421 469 911	5	—	buchene Dielen —	300	65	Freihöls	Bayerische Stsb.	4 m lang, 30 bis 40 cm breit, 6 cm dick.
66	—	244 245	2	—	Matratzengestelle —	15	66	Fürth	„	
67	—	2443	1	Fass	leer —	—	67	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
68	—	3059	1	—	rothbuchene Bohle (3,09 m lang, 0,4 m breit)	25	68	Naumburg a. S.	K. E.-D. Erfurt	auf der Strecke Weissenfels-Naumburg gef.
69	—	20597	1	Korb-flasche	leer —	16	69	Strassburg	Elsass-Lothring.	
70	—	39363 8	1	Oelfass	leer —	32	70	Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
71	Patent v. R.	—	1	—	Schloss —	—	71	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
72	△	158	1	Fass	leer —	36	72	Tempelburg	K. E.-D. Bromberg	
73	✡	433	1	Kiste	? —	8	73	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
74	⬡	432	1	„	Thee —	30	74	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
75	O.R	7222	1	Kiste	leer —	3,5	75	Weimar	K. E.-D. Erfurt	bez. Niedersedlitz Stadtsulza.
76	P W J	9289	1	„	? —	108	76	Hamont	Grand Central Belge	
					E. Güter ohne Bezeichn.					
77	—	—	2	—	eis. Achsbüchsen —	5	77	Altona	K. E.-D. Altona	am 16/4. auf der Strecke Erfurt-Bischleben gefunden.
78	—	—	1	—	fichtene Bahnschwelle —	—	78	Bischleben	K. E.-D. Erfurt	
79	—	—	1	Sack	Bettzeug —	24	79	Aachen Rhein.	Linksrh. Köln	
80	—	—	1	Blechkanne	leer —	0,5	80	Hasselt	Grand Central Belge	
81	—	—	1	—	eschene Bohle —	—	81	Strausberg	K. E.-D. Bromberg	4 m lang, 40 cm breit, 9 „ dick.
82	—	—	6	Stück	Bretter —	—	82	Schneidemühl	„	
83	—	—	2	—	neue gehobelte Bretter aus Tannenholz	25	83	Soest	K. E.-D. Hannover	
84	—	—	2	Butterkübel	— —	6	84	Kreuzburg	K. E.-D. Breslau	
85	—	—	1	Pack	Dornsträucher —	8,5	85	Stargard i/P.	K. E.-D. Bromberg	
86	—	—	2	—	eiserne Drahtgitter —	13	86	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
87	—	—	1	Ring	Draht —	10	87	Neuss	Linksrh. Köln	
88	—	—	2	—	Drahtgitter —	10	88	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
89	—	—	1	Kollo	Dreher (Kurbel) —	—	89	Hainholz	K. E.-D. Hannover	auf einem gedeckten Wagen gefunden.
90	—	—	2	Kolli	Eisen, 5 cm □, 5.75 m lang	240	90	Bernstadt	K. E.-D. Breslau	
91	—	—	1	Fass	leer —	5	91	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
92	—	—	1	—	Fechthandschuh —	—	92	Rinteln	K. E.-D. Hannover	beschr.: „Körner“.
93	—	—	2	Pack	Felle —	62	93	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
94	—	—	1	„	Fenstereisen —	20	94	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
95	—	—	1	Stange	Flacheisen —	47	95	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	Fleischkorb	leer —	19	96	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
97	—	—	2	Bund	eiserne Gabeln —	10	97	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
98	—	—	1	—	Garderobenhalterkrone	1	98	Bergedorf	K. E.-D. Altona	bekl. von Berlin H.
99	—	—	1	Pack	3 Gasrohre —	58	99	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
100	—	—	1	Bund	6 Gasrohre, 4 m lang	19	100	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
101	—	—	1	Sack	Graphit —	229	101	Wiesbaden T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	6	—	Grubenhölzer, je 1,5 m lang	—	102	Schlettau	„	auf d. Strecke gefunden.
103	—	—	1	Pack	Gusswaaren —	8	103	Hagenau	Elsass-Lothring.	
104	—	—	1	Sack	entschälte Haselnusskerne	50	104	Neisse	K. E.-D. Breslau	
105	—	—	1	„	Holzpantoffeln —	5	105	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
106	—	—	1	—	Holzschwelle, 2,64 m	—	106	Gardelegen	„	
107	—	—	3 grosse, 7 kleine	— —	Holzstangen	—	107	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	36	108	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
109	—	—	1	—	eiserne Kette —	111	109	Elmshorn	„	
110	—	—	60	Stück	alte Kohlenkörbe —	—	110	Reppen	K. E.-D. Breslau	
111	—	—	1	Korb	Blechflasche —	4	111	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
112	—	—	1	„	leer —	2,5	112	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
113	—	—	1	„	leer —	12	113	Heyst op den Berg	Grand Central Belge	
114	—	—	1	—	Kugellaterne —	—	114	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	3	Bund	Lampengläser —	2,5	115	Wallhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	—	—	1	Säckchen	Mehl —	2,5	116	Simbach	Bayerische Stsb.	
117	—	—	6	—	eiserne Militärschaufeln	2,5	117	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
118	—	—	2	Pack	Nähtischsäulen und Verzierungen	5	118	Gernrode a/H.	K. E.-D. Magdeburg	am 28/3. auf der Strecke Südende-Gross-Lichterfelde gefunden.
119	—	—	1	Sack	Papierabfall —	77	119	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
120	—	—	1	Pappkarton	1 Paar Manschetten, 1 Rahmen aus Holz	2	120	Neisse	K. E.-D. Breslau	
121	—	—	1	—	eiserne Platte —	22	121	Brieg	„	auf d. Strecke bei Brieg vorgefunden.
122	—	—	1	—	Rohr (4,5 m lang) —	10,5	122	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
123	—	—	1	—	eisernes Rohr —	—	123	Neuulm	Bayerische Stsb.	2 m lang;
124	—	—	1	—	eisernes Rohr —	10	124	Aachen Rhein.	Linksrh. Köln	
125	—	—	1	Ballen	Rosenwildlinge —	27	125	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
126	—	—	1	Säckchen	Saathafer —	5,5	126	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
127	—	—	1	Sack	leere Gypssäcke —	9,5	127	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
128	—	—	1	Pack	eis. Schaufeln —	8	128	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	Kiste	2 behauene Schiefersteine	—	129	Jülich	Linksrh. Köln	
130	—	—	2	Bund	Schilfrohr —	21,5	130	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
131	—	—	1	—	weisser Schliesskorb mit Vorhängeschloss	46	131	Ellrich	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
132	—	—	1	—	eis. Sprossenleiter —	57	132	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
133	—	—	1	Bund	Stahl —	51	133	Würzburg	Bayerische Stsb.	
134	—	—	1	—	hölzerne Stange*) —	3	134	Wülfel	K. E.-D. Hannover	
135	—	—	1	Pack	2 Stühle —	—	135	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
136	—	—	1	Fass	Theer —	50	136	Hamburg-Sternschanze	K. E.-D. Altona	bez. Stern-
137	—	—	1	—	weisser kieferner kleiner Tisch	32	137	Briesen Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
138	—	—	1	—	Velocipedkette —	—	138	Eger	Bayerische Stsb.	1 m lang.
139	—	—	1	Bund	Weiden —	—	139	Redwitz a. R.	„	
140	—	—	3	—	Weidenkörbchen —	5	140	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	—	—	1	—	eiserne Welle —	154	141	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	2	—	Winkeleisen —	19	142	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
143	—	—	1	Pack	Zeitungen —	4	143	Hasselt	Grand Central Belge	
144	—	—	1	—	Zug- oder Zollleine —	—	144	Giessen	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

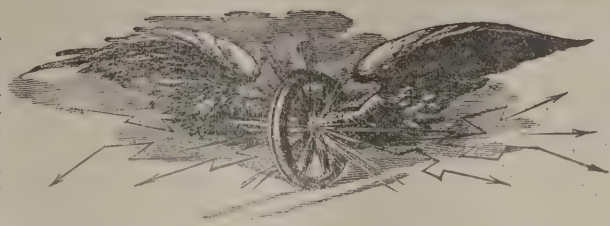
1	A G F	17052	1	Kiste	leer —	8	1	Worms	Hessische Ludwigsb.	
2	B	38	1	Verschlag	Spiegel —	32	2	Nauheim	„	bez. Nauheim.
3	B & C	26081	1	Kiste	Büchsenfleisch —	25	3	Mainz	„	bez. — Mainz.
4	C J	5421	1	„	leer —	14	4	„	„	bez. Kandel-Mainz.
5	C S	9935	1	Korb	leere Krüge —	12	5	„	„	bez. Alsheim-Mainz.
6	C S	1229	1	Fass	leer —	9	6	„	„	bez. Chemnitz-Mainz.
7	C S	4377 647	1 1	Korb Pack	leere Körbe —	12	7	„	„	bez. Nassau-Mainz und Höchst-Neust.-Mainz.
8	E L	3650	1	Kiste	leer —	18	8	„	„	bez. — Main z
9	F H	1376	1	Fass	leer —	8	9	„	„	bez. Höchst i/O.-Darmstadt und Mainz.
10	G R	283	1	Verschlag	leer —	30	10	Worms	„	
11	G S	50/51	2	Pack	Säcke —	47	11	Mainz	„	bez. Worms-Mainz.
12	J H B —	— 590	2	„	Bretter und Latten —	14 20	12	„	„	
13	J H & C	2011 2277	2	Fässer	leer —	64	13	„	„	bez. Marienwerder-Mainz.
14	J J H	17823	1	Fass	leer —	7	14	„	„	bez. Oppenheim-Mainz.
15	J N S	413	1	Korb	leer —	13	15	„	„	bez. Rockenhausen-Mainz.
16	L M	1387	1	Kiste	Flaschen —	37	16	„	„	bez. — Mainz.
17	M B	4909/10	2	Fässer	leer —	68	17	„	„	bez. Kreuznach-Mainz.
18	M M R	1673	1	Sack	Rosinen —	13	18	„	„	bez. — Mainz.
19	P R	464	1	Kiste	leer —	7	19	„	„	bez. Gaualgesh.-Mainz.
20	P S	14	2	Pack	13 Körbe —	26	20	„	„	
21	R B G	10558	1	Bierfass	leer —	50	21	„	„	bez. München-Mainz.
22	S & HFI	3089/90 8041/43	3	Körbe	leer —	44	22	„	„	bez. Dortmund-Mainz.
23	S H	365	1	Pack	Körbe —	—	23	„	„	bez. Bingen-Mainz.
24	Culmbach	6150 10938	2	Bierfässer	leer —	17	24	„	„	bez. Freudenstadt-Mainz.

*) 1,60 m lang, an einem Ende mit Eisen beschlagen; anscheinend zu einer landwirthschaftl. Maschine gehörend.

(Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter auf Seite 398.)

Nr. 38. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends

Berlin, den 14. Mai 1892.

Inhalt:

Die Lokalbahn Hassfurt-Hofheim.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Eisenbahnvorlagen an den Reichsrath.
Neue Eisenbahnverbindungen mit Triest.
Die Valsuganabahn.
Die bedingt transportirbaren Gegenstände.
Der Staats-Eisenbahnrath und die Tariferhöhungen.
Zur Uniformirung der Eisenbahnbeamten.
Bahneröffnung im März d. J.
Betriebseinnahmen im März d. J.
Orientalischer Eisenb.-Verband.
Die Pläne d. Wiener Stadtbahn.
Ein zweites Geleise auf der Buschtêhrader Eisenbahn.
Eröffnung von Haltestellen.
Verbindung zwischen der Kaschau-Oderberger und der Galizischen Transversalbahn.
Jahresbericht des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes der Oesterr. Eisenb. für 1891.
Nichthaftung für ein auf der Eisenbahn transportirtes Pferd (Schiedsspruch).
Projekt der Lokalbahn Eperies-Bartfeld.
Die Vertretung der Deutschen Aktionäre bei der Südbahn.
Generalversammlungen der: Unterkrainer Bahnen. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt.
Börsenbericht.
Aus Grossbritannien:
Watkin'sche Eisenb.-Projekte.
Erklärungen aus Anlass des Betriebsabkommens zwischen der Nordbritischen und Caledonischen Bahn.
Bahnhofserfrischungen i. England.
Neue Speisewagen der Ostbahn.
Postbeförderung auf den Engl. Bahnen.
Aus Belgien:
Die Gent-Terneuzener Eisenb. im Jahre 1891.
Die Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt in 1891.
Betriebsergebnisse des Gesammtnetzes in 1890.
Lüttich-Namurer Eisenbahn.
Die Brüsseler Strassenb. in 1891.
Die Antwerpener Strassenbahnen in 1891.
Die Internationale Eisenbahnhilfsgesellschaft in 1891.
Bücherschau.
Aus Italien:
Bauten und Entwürfe.
Aus Frankreich:
Die Lage d. Staatsbahnbeamten.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Aus Russland:
Ministerielle Verfügung, betreffend Eisenbahnbauten.
Vorschriften, betreffend den Viehtransport.
Ministerialerlass, betr. Reparatur des rollenden Materials.
Personalnachrichten:
G. Baross v. Bellus, Ungarischer Handelsminister †.
Preussische Staatseisenbahnen
Badische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Die Lokalbahn Hassfurt-Hofheim.

Diese vollspurige, am 15. März d. J. dem Verkehre übergebene Bahnlinie verbindet das im Hassgau gelegene Städtchen Hofheim mit der an der Westbahn von Bamberg nach Würzburg liegenden Station Hassfurt.

Auf Grund eines zwischen der Königlich Bayerischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrages hatte die Lokalbahn die in einer zu Sachsen-Coburg-Gotha gehörigen Enklave gelegene Stadt Königsberg i. Fr. (930 Einwohner) zu berühren. Die Lokalbahn verlässt daher die Anschlussstation Hassfurt mit einer Seehöhe von 221 m in östlicher Richtung, wendet sich aber sofort nach Nordnordost und behält letztere Richtung bis zu der dicht bei der Stadt Königsberg i. Fr. angelegten Haltestelle gleichen Namens bei. Von hier ab schlägt die Bahn auf etwa 1,5 km Länge nahezu die westliche Richtung ein, um sodann in nord- und nordöstlicher Richtung mit einer kurzen Abbiegung nach Westen — behufs Anlage der Haltestelle Rügheim bei der Aurachmühle — an der südwestlichen Umfassung des Städtchens Hofheim die Endstation gleichen Namens in einer Höhe von 261,6 m über Meer zu erreichen.

Ausser den Haltestellen Königsberg i. Fr. und Rügheim, sowie der Endstation Hofheim wurden noch der Halteplatz Prappach an der Kreuzung der Strasse von Oberhohenried nach Königsberg mit dem Ortsverbindungswege Römershafen-Prappach, sowie der Halteplatz Junkersdorf, nahe bei der gleichnamigen Ortschaft, errichtet.

Die Länge der Bahn zwischen dem Mittel der Betriebshauptgebäude in Hassfurt und Hofheim beträgt 15,492 km, die grösste Steigung 25 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 200 m. Die Gesammtlänge der geraden Strecken beziffert 64,22 % der ganzen Bahnlänge. Da die Bahn die Querthäler der von den Hassbergen zur Nassach abfliessenden Gewässer zu überschreiten hat, so ist die verlorene Steigung der Bahn eine ziemlich bedeutende; sie beträgt 61,62 m.

Die Erdarbeiten waren nicht belangreich; die Massenbewegung umfasste einschl. des Umbaues der Anschlussstation Hassfurt 41 650 cbm; sohin 2,7 cbm auf das laufende Meter Bahn. Wegen des grossentheils lettigen Bodens wurde ein Querprofil mit einem in der Stärke von 0,25 bis 0,30 m durchgreifenden Unterbaukörper aus Mainkies, der mittelst Materialzügen von der Hauptbahnstation Obertheres beigefahren wurde, angewendet und für jene Stellen der Einschnitte, an welchen Thon oder Lehm zum Vorschein kam, in Abständen von je 2,25 m Querdohlen aus Kalkstein eingelegt. Von den grösseren Kunstbauten sind die Brücke über den Krumbach bei Junkersdorf mit 9 m Lichtweite in 3,2 m hohem Bahndamm und eine schiefe Brücke über die Aurach bei der Aurachmühle mit 1,5 m Höhe und 2 Oeffnungen zu je 9 m Lichtweite zu erwähnen. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen auf flusseisernen Langschwellen und es ist derselbe für einen Rad-

druck von 5 t berechnet. Die Weichen der Lokalbahn erhielten dagegen eiserne Querschwellen und Schienen nach einem etwas stärkeren Profil und nur die Sicherheitsweiche zum Verlaufgeleise vor der Anschlussstation Hassfurt wurde behufs Anschlusses an die Centralisirungsanlage der soeben genannten Station aus Hauptbahnschienen hergestellt.

Die Endstation Hofheim erhielt ein Aufnahmegebäude mit Warteräumen II. und III. Kl., einen Dienstraum mit anstossendem Güterschuppen und einer Wohnung für den Expedienten; ferner einen Lokomotivschuppen mit kleiner Werkstätte und Wassernahmevorrichtung, im Anbau des Schuppens eine Wohnung für den Heizer. An den Haltestellen Rügheim und Königsberg i. Fr. wird der Dienst von Bahnagenten — in nächster Nähe der Haltestelle ansässigen Mühlenbesitzern — besorgt. Es konnte demnach in Rügheim von der Herstellung einer Dienstwohnung überhaupt abgesehen werden, während die in Königsberg vorhandene Wohnung dem Bahnaufseher (Streckenvorarbeiter) eingeräumt ist. Die Gesammtbaukosten, nämlich für Projektirung und Aussteckung, Grunderwerbung und Lastenablösung, Erd- und Dammarbeiten, Kunstbauten, Einfriedigungen, Unter- und Oberbau, Hochbauten und Telephonanlage, Instrumente und Werkzeuge, Fahrmaterial, Bauführung, Oberleitung und Reserve beziffern rund 709 000 ℳ, sohin auf das Kilometer rund 47 850 ℳ. Von diesen Baukosten haben die Interessenten jene für Grunderwerbung ausschliesslich des Aufwandes für Arealausscheidung, Vermarkung usw. mit rund 54 000 ℳ zu vertreten, so dass ein vom Staate aufgewendetes Baukapital von rund 655 000 ℳ oder auf das Kilometer von rund 44 190 ℳ verbleibt. Als Lokalbahninteressenten erscheinen die Stadt und der Distrikt Hofheim, welche sich mit der Stadt Königsberg i. Fr. zur Tragung der Grunderwerbungskosten vereinigten. Von der Stadt und dem Distrikte Hassfurt wurde jede Betheiligung hieran abgelehnt; von dem Distrikte, weil derselbe aus dem Unternehmen keinen nennenswerthen Vortheil für seinen Bezirk erwartete, von der Stadt, weil dieselbe im allgemeinen eher eine Schädigung ihrer Interessen durch die Lokalbahnführung wegen Entgangs des bisherigen Verkehrs von Reisenden und von Fuhrwerken aus der Gegend von Hofheim und dem rückliegenden Gebiete befürchten zu müssen glaubte. Zur Ermöglichung des Bahnbaues mussten sich daher der Distrikt Hofheim und die Stadt Königsberg i. Fr. entschliessen, auch den Grunderwerbungsaufwand innerhalb des Distriktes Hassfurt auf sich zu nehmen.

Der durch die Lokalbahn aufgeschlossene Landstrich ist dicht bevölkert und zählt zu den wohlhabenderen Bayerns.

Die Frachten gehen, abgesehen von den unmittelbar einbezogenen Orten Königsberg i. Fr. mit Niederhellingen, Unfinden und Junkersdorf, Rügheim mit Ostheim, dann Hofheim, hauptsächlich aus dem Hinterlande letzterer Stadt der Lokalbahn zu, da Hofheim nach allen Richtungen sehr gute Strassenverbindungen besitzt und daher einen Verkehrsmittelpunkt der Gegend bildet. Aus dem nordöstlichen, sehr fruchtbaren Hinterlande der Stadt Hofheim ist eine lebhafte Verkehrsentwickelung durch die Ausfuhr der überschüssigen Erzeugnisse der Landwirthschaft zu erwarten, während der südöstliche Theil des Verkehrsgebietes der Lokalbahn Massenfrachten an Nutzholz (Eichen) aus den Hassbergen und aus den Forsten des Brambergwaldes, dann von Sandsteinquadern aus den, vorzügliche Sandsteine liefernden Brüchen von Burgpreppach zuführen wird, aus welchen Brüchen seither grosse, nach Frankfurt a/M., Wiesbaden und der Rheingegend und in jüngster Zeit für den Bau des Reichstagsgebäudes in Berlin bestimmte Steinlieferungen der Station Hassfurt auf Landfuhrwerk zugingen. Die Einfuhr wird auf Kohlen, Kolonialwaaren und Kaufmannsgüter beschränkt bleiben.

Die Lokalbahn wird nach Maassgabe der Bahnordnung für Bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben und von den Zügen mit einer mittleren Geschwindigkeit von 25 km für die Stunde in einer Gesammtfahrzeit von je 55 Minuten befahren. Die beiden vorhandenen dreiachsigen Tenderlokomotiven besitzen ein Dienstgewicht von je 22 t und befördert jede derselben auf der Maximalsteigung von 25 ‰ eine Bruttolast von 93,5 t. Ausserdem stehen für den Lokalbahnbetrieb 2 Personenwagen II. Klasse mit je 16 Sitz- und 10 Stehplätzen nebst Postraum, 2 Personenwagen III. Klasse mit je 54 Sitz- und 20 Stehplätzen nebst Dienstraum und 2 gedeckte Güterwagen zur Stückgut- und Gepäckbeförderung zur Verfügung. Die bezeichneten Wagen sind sämmtlich Interkommunikationswagen mit Heizvorrichtung und es sind dieselben ausser mit einer Spindelbremse auch mit einer Luftsaugebremse nach System Hardy ausgerüstet. Das Personal der Lokalbahn besteht aus einem Betriebsleiter, welcher gleichzeitig als Vorstand der Anschlussstation Hassfurt fungirt, einem Lokomotivführer, einem fahrfertigen Heizer, einem Maschinenhaus-Taglöhner (zugleich Hilfsheizer und eventuell Bremser), einem Expedienten, einem Bahnaufseher, einem Streckenbegeher und zwei Bediensteten für den Zugbegleitungs-(Kondukteur-)Dienst und zur Beihilfe im Ladedienst der Station Hofheim. Die in Königsberg i. Fr. und in Rügheim vorhandenen Bahnagenten wurden bereits oben erwähnt.

Die Stationen Hassfurt, Königsberg i. Fr., Rügheim und Hofheim sind durch eine Telephonleitung unter sich verbunden. Bei den älteren Fernsprecheinrichtungen erfolgt der elektrische Anruf einer Lokalbahn-Telephonstation in der Weise, dass mittelst eines Magnetinduktors ein in die Leitung eingeschaltetes Läutewerk in Bewegung gesetzt wird. Dabei ist für jede Telephonstation ein besonderes Rufzeichen festgesetzt, das durch längere und kürzere Drehungen der Induktorkurbel gebildet wird. Diese Art des elektrischen Klingelanrufes hat jedoch, zumal wenn eine grössere Anzahl von Sprechstellen im gleichen Schliessungsbogen sich befindet, nicht selten Missverständnisse und damit Verzögerungen in der Telegrammübermittelung im Gefolge. Die Lokalbahn-Haltestellen sind nämlich mit nur je einem Manne besetzt. Dieser ist nun nicht ständig im Büreau oder im angebauten Güterschuppen, also nicht immer in der unmittelbaren Nähe des Klingelwerks, anwesend, sondern auch im äusseren Bahnhofe beim Verwiegen von Wagenladungen, beim Verschieben von Wagen, bei der Weichenstellung usw. beschäftigt und deshalb wegen der Mannigfaltigkeit der Rufzeichen nicht jederzeit imstande, aus einer grösseren Entfernung vom Klingelwerk genau zu unterscheiden, ob der gehörte Anruf der eigenen oder einer anderen Sprechstelle galt. Die Königlich Bayerische Staatseisenbahnverwaltung, welche das Telephon als ein unentbehrliches Hilfsmittel zu der von ihr angestrebten Vereinfachung und Billigkeit des Lokalbahnbetriebes erachtet, war aus dem angegebenen Grunde darauf bedacht, die bisherigen Weckerapparate durch eine Konstruktion zu vervollkommnen, die es ermöglichen sollte, eine bestimmte Station anzurufen, ohne die übrigen in die gleiche Leitung eingeschalteten Sprechstellen zu alarmiren. Die beregte Aufgabe wird von den bei der Fernsprechanlage der Lokalbahn Hassfurt-Hofheim zum ersten Male verwendeten, neukonstruirten „Stationsrufern“ erfüllt, indem mittelst derselben auf einer bestimmten Station ein Klingelwerk (Fortschallwerk) in Gang gesetzt werden kann, das so lange forttönt, bis der gerufene Bedienstete am Apparat erscheint und den Wecker wieder in Ruhe bringt. Hiermit ist erreicht, dass der überhaupt ein Ertönen des Weckers auch aus weiterer Ferne *) vernehmende Bedienstete sofort von dem Anruf der eigenen Sprechstelle verständigt wird und jede unnöthige Alarmirung der übrigen Sprechstellen vermieden bleibt. Dabei sind aber auch alle Stationen derselben Linie in der Lage, durch einen Blick auf den Zeiger des „Stationsrufers“ sich zu überzeugen, ob die Sprechlinie frei oder belegt und eventuell welche Station gerade gerufen ist.

Für diese Telephonanlage wurden zwei Leitungen gespannt, eine Sprech- und eine Läutewerkslinie. Eine gesonderte Sprechleitung ist schon deshalb benöthigt, weil die in den Elektromagneten auftretenden Induktionsströme die Deutlichkeit des telephonischen Hörens nicht unwesentlich beein-

*) Die Wecker sind auf den Zwischenstationen an einer Aussenwand des Stationsgebäudes angebracht.

trächtigen würden. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes wurden schon seither bei allen staatlichen Lokalbahnen in Bayern mit mehr als drei Sprechstellen Doppelleitungen verwendet. (Die grösste Anzahl von Telephonstationen, nämlich 12 in einer Leitung, befindet sich an der Lokalbahn Erlangen-Gräfenberg.) Die mit der Anlage von Doppelleitungen verknüpfte Mehrausgabe für die telephonischen Einrichtungen einer Lokalbahn wird durch die hiermit erzielte exakte Gebrauchsfähigkeit der Apparate und den hieraus sich ergebenden erleichterten telephonischen Verkehr der einzelnen Sprechstellen, worunter nicht wenige von Funktionären mit nur elementarer Vorbildung bedient sind, hinlänglich aufgewogen.

An Stelle der Magnetinduktoren würde allerdings auch Batteriestrom zur Ingangsetzung der „Stationsrufer" verwendet werden können; es wäre sodann an jeder Sprechstelle eine Linienbatterie, ein Relais und ein Morsetaster benöthigt. Erfahrungsgemäss ist aber der Induktorbetrieb viel weniger Störungen ausgesetzt, als der Batteriebetrieb, und da auch eine richtige Behandlung und sorgfältige Regulirung der Relais von den betheiligten Funktionären nicht immer erwartet werden darf, so wurde bei den Telephonanlagen der staatlichen Lokalbahnen durchweg dem Induktorbetrieb der Vorzug gegeben. A.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 5,7 km lange Strecke Norden-Norddeich der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, welche am 15. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), Nr. 71 (Mährisch-Schlesische Centralbahn), Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn) und Nr. 90 (Prinz Heinrich Eisenbahn) neu, sowie je den 1. Nachtrag zu den Verzeichnissen Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und Nr. 79 (K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn) herausgegeben.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im September 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 22,
2. das im Dezember 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 71,
3. das im Mai 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 77 und
4. das im April 1888 ausgegebene Verzeichniss Nr. 90.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 29 (Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn) neu, der IV. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) und der XVI. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" herausgegeben worden.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 29 wird der im September 1884 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1533 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend 1. Herbeiführung der Uebereinstimmung der Anlage I des Vereinswagen-Uebereinkommens mit den durch den I. Nachtrag zu den Technischen Vereinbarungen eingeführten neuen Bestimmungen über die Breiten- und Höhenmaasse der Güterwagen, und 2. Ergänzung des Vereinswagen-Uebereinkommens durch Bestimmungen, betreffend die Uebergangsfähigkeit fremder Wagen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1543 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auslegung streitiger Bestimmungen des Vereinswagen-Uebereinkommens (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1557 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1585 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1589 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 1591 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnvorlagen an den Reichsrath.

Die Regierung hat folgende Eisenbahnvorlagen im Abgeordnetenhause eingebracht und zwar betreffend:

1. Eine Nachtragsforderung zu den Kosten der Eisenbahn Vordernberg-Eisenerz. Der Kostenvoranschlag dieser Bahn ist nämlich auf Grund der geologischen Gutachten bezüglich des Terrains aufgestellt worden, welche sich indess nicht als richtig erwiesen haben. Die zu überwindenden Terrainschwierigkeiten stellten sich als bedeutende heraus, so dass sich bezüglich der Baukosten der Eisenbahn Vordernberg-Eisenerz ein Mehrerforderniss von 1,8 Millionen Gulden ergibt, dessen Bewilligung in der Form angesprochen wird, dass neue 4% Prioritäten im Betrage von 2 Millionen Gulden ausgegeben werden, zu deren Verzinsung die Staatsgarantie entsprechend zu erhöhen wäre.

2. Die staatliche Unterstützung der Murbodenbahn. Für diese Bahn, deren Kosten sich auf rund 2 Millionen Gulden belaufen, hat der Steierische Landtag einen Beitrag von etwa 1,3 Millionen Gulden aus dem Landeseisenbahnfonds bewilligt. Da nun aber durch diesen Betrag sowie die Beiträge der Interessenten die Finanzirung der genannten Lokalbahn, deren Erspriesslichkeit von der Regierung anerkannt wird, nicht gesichert erscheint, so wird eine staatliche Beitragsleistung mit dem Betrage von 400 000 fl. beantragt.

3. Den Bau einer neuen schmalspurigen Bahn in Bosnien von Janjici bis Bugojno nebst einer Flügelbahn von Dolny-Vakuf nach Jajce. Zur Herstellung dieser Bahn soll aus den gemeinsamen Aktiven an das Land Bosnien ein Darlehen in der Höhe der wirklichen Baukosten bis zum Maximalbetrage von 7,3 Millionen Gulden gewährt werden. Die Verzinsung und Amortisation dieses Darlehens hat in der gleichen Weise zu erfolgen, welche bisher beim Baue neuer Eisenbahnen in Bosnien eingehalten wurde; die Zinsen werden nämlich aus den Landeseinnahmen bestritten, als Amortisationsraten sollen aber die reinen Betriebsüberschüsse der aus Staatsmitteln erbauten Bosnischen Bahnen so lange dienen, als der Ueberschuss der Landeseinkünfte noch zur Bestreitung der Baukosten der Eisenbahn Doboj-Siminhan in Anspruch zu nehmen ist. Von diesem Zeitpunkte an sollen die Ueberschüsse der Landeseinkünfte Bosniens gleichfalls zur Amortisation der aus den gemeinsamen Aktiven gewährten Darlehen verwendet werden.

Eine gleiche Vorlage ist auch dem Ungarischen Reichstage zugegangen.

Neue Eisenbahnverbindungen mit Triest.

Im Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses sprach der Abgeordnete der Stadt Triest sein Bedauern darüber aus, dass das Subkomitee die verschiedenen Petitionen, welche die Herstellung neuer direkter Eisenbahnverbindungen mit Triest bezwecken, noch immer nicht erledigt, beziehungsweise dem Ausschusse entsprechende Anträge nicht unterbreitet habe; mittlerweile ist der Freihafen aufgelassen und Triest dadurch neue und schwere Lasten auferlegt worden. Die Verhältnisse verschlechtern sich immer mehr und Handel und Verkehr gehen zurück, weshalb die absolute Dringlichkeit vorhanden sei, diese bereits seit Jahrzehnten bestehende Lebensfrage für den Oesterreichischen Seehandel und für die Stadt Triest einer zweckentsprechenden Lösung zuzuführen. Ein Böhmischer Abgeordneter unterstützte dieses Verlangen und hob hervor, dass sich auch der Böhmische Landtag für den Ausbau neuer Eisenbahnverbindungen mit Triest ausgesprochen habe. Der Obmann des Subkomitees versprach diese wichtige Angelegenheit zu beschleunigen.

Die Valsuganabahn.

Zu der bereits gemachten Mittheilung über die die genannte Bahn betreffenden Verhandlungen im Tiroler Landtag ist noch nachzutragen, dass derselbe beschlossen hat:

„1. Es seien zur Beschaffung des Baukapitals für die projektirte Valsuganabahn, ausgehend von der Südbahnstation Trient und endend an der Landesgrenze bei Le Tezze, Stammaktien bis zum Höchstbetrage von 200 000 fl. im Nennwerthe zum Parikurse zu übernehmen unter der Bedingung, dass das Baukapital die Summe von 5 Millionen Gulden nicht überschreite, dass der Theilbetrag von 4 Millionen Gulden durch

4 % vom Staate garantirte Prioritätstitres beschafft werde und deren Amortisirungsprozent nur entsprechend dem Heimfalle der Bahn an den Staat innerhalb 90 Jahren bestimmt werde und dass die Summe der Stammaktien den Betrag von 1 Million nicht überschreite; dass die Gemeinden und Interessenten längs der projektirten Bahnstrecken Stammaktien im Betrage von 500 000 fl. übernehmen; dass der Rest des oben bezeichneten Baukapitals im Betrage von 300 000 fl. von den Konzessionswerbern gedeckt werde; dass dem Lande Tirol eine seiner finanziellen Betheiligung entsprechende Vertretung in der seinerzeitigen Leitung (Verwaltungsrath) dieser Bahn vorbehalten werde; dass der Bahnanschluss an die Valsuganabahn seitens Italiens erfolgen werde; 2. der Landesausschuss wird beauftragt, hierüber mit der Regierung in weitere Verhandlung zu treten und wegen Beschaffung der erforderlichen Summe von 200 000 fl. im Wege einer Kreditoperation das Geeignete zu veranlassen; 3. die Regierung wird ersucht, ihre volle Aufmerksamkeit der zu bauenden Valsuganabahn zuzuwenden und den Bau derselben mit allem Nachdrucke durch entsprechende materielle Unterstützung zu fördern."

Die bedingt transportirbaren Gegenstände.

In Budapest ist eine Vorkonferenz von Vertretern der Oesterreichischen und Ungarischen Generalinspektion und der beiderseitigen Verwaltungen der Staatsbahnen zusammengetreten, um über die Frage der Ausdehnung der bedingt zum Transporte auf Eisenbahnen zulässigen Gegenstände im Rahmen des Berner Uebereinkommens Berathungen zu pflegen, bevor diese Angelegenheit in jener Konferenz von Vertretern der Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Regierung zur Verhandlung kommt. Die Vorkonferenz währte 2 Tage und führte zu einem vollen Einverständniss.

Der Staats-Eisenbahnrath und die Tariferhöhungen.

Der Staats-Eisenbahnrath wird seine Frühjahrssession in der letzten Maiwoche abhalten. Mit Rücksicht hierauf ist die Frist für die endgültige Feststellung der in Aussicht genommenen Aenderungen an dem Gütertarife der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche dem Staats-Eisenbahnrath mitgetheilt werden sollen, ziemlich kurz bemessen. Die Aktivirung der Tarifmodifikationen im Hinblick auf die 6 wöchentliche Publikationsfrist für den 1. August d. J. kann mit ziemlicher Bestimmtheit in Aussicht genommen werden.

(Wir enthalten uns daher, die verschiedenartigsten Nachrichten über die Art und Grenze der Tariferhöhungen hier mitzutheilen.)

Zur Uniformirung der Eisenbahnbeamten.

Vom K. K. Handelsministerium wurden mit Erlass vom 8. April d. J. die Privateisenbahnen aufmerksam gemacht, dass deren Beamten die Uniformirungsvorschrift vom 30. September 1891 nicht in allen Punkten befolgen. Namentlich soll die Dienstkappe mit einem goldenen Flügelrade geziert sein; jede andere Verzierung ist verboten. Ferner sollen die Beamten sowohl im Paletot, als auch im Dienstrocke die den Rang des Beamten bezeichnenden Achselklappen tragen und sich nicht mit den leeren Achselspangen begnügen, da der Zweck der Uniform darin liegt, dass die Träger derselben jedermann auch hinsichtlich ihres Ranges kenntlich seien. Es ist daher die Verwendung von solchen oder anderen vorschriftswidrigen Uniformstücken streng zu untersagen. Die Organe der K. K. Generalinspektion wurden beauftragt, bei dienstlichen Entsendungen die Beobachtung der Uniformirungsvorschrift zu überwachen.

Bahneröffnung im Monat März d. J.

In jenem Monate hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs durch die am 17. erfolgte Eröffnung der Strecke Brassó (Kronstadt)-Bertalan-Hoszufalu (Langendorf) der Háromszeker Lokalbahnen von 14,9 km erfahren.

Betriebseinnahmen im Monat März d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 953 739 Personen und 7 752 018 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 948 973 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 828 fl. Im gleichen Monat 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 823 253 Personen und 7 261 045 t Güter, 24 172 420 fl. oder für das Kilometer 900 fl., daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses um 8 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 3 Monaten 1892 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 64 737 716 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 66 864 977 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die 3 monatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 27 711 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 835 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die erwähnte Periode 1892 auf 2 336 fl. gegen 2 492 fl. im Vorjahre, d. i. um 156 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1892 auf 9 344 fl. gegen 9 968 fl. im Vorjahre, d. i. um 624 fl., mithin um 6,3 % ungünstiger.

Auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 3 Monate 1892 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses haben von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 51 d. J. diesbezüglich aufgezählten 125 Eisenbahnen die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 90 032 fl., Aussig-Teplitzer Bahn 46 068 fl., Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 31 692 fl., Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 25 520 fl., Leoben-Vordernberger Bahn 21 436 fl., Buschtêhrader Bahn lit. B 18 628 fl., Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) 18 164 fl.

Von den vorstehend angegebenen Gesammteinnahmen für Monat März d. J. (22 948 973 fl.) die in Nr. 36 S. 385 d. Ztg. für die Ungarischen Bahnen allein ausgewiesenen 5 093 900 fl. abgezogen, gibt die Märzeinnahme 17 855 073 fl., ebenso fallen von den Gesammteinnahmen für die ersten 3 Monate d. J. (64 737 716 fl.) auf die Ungarischen Bahnen 18 817 736 fl., somit auf die Oesterreichischen Bahnen 45 919 980 fl.

Orientalischer Eisenbahnverband.

Die periodische Konferenz der Delegirten des Orientalischen Eisenbahnverbandes, bestehend aus den Oesterreichisch-Ungarischen, Deutschen, Serbischen, Bulgarischen und Türkischen Eisenbahnen wurde in Konstantinopel abgehalten. Im ganzen waren 35 Vertreter erschienen.

Obgleich sich bei der Berathung der umfangreichen Tagesordnung grosse prinzipielle Differenzen ergaben, gelang es doch, nach 6 tägigen Verhandlungen, dieselben wenigstens in der Art auszugleichen, dass der Weiterausbau der Orienttarife gesichert erscheint. Die wesentlichsten Berathungsgegenstände betrafen den Personenverkehr, zu dessen Erleichterung die Ungarischen Staatsbahnen in Konstantinopel, Salonich und Sofia eigene Stadtbüreaus errichten werden. Ausserdem wurde, nach Deutschem Muster ein Rundreiseverkehr für die Balkanhalbinsel ins Leben gerufen, und werden seitens der oberwähnten Büreaus der Ungarischen Staatsbahnen künftighin Rundreisebillets für die betheiligten Balkanbahnen in direkter Kombination mit dem Deutschen Rundreiseverkehr zur Ausgabe gelangen können. Ferner werden direkte Billets von Belgrad, Budapest und Wien nach Athen und Smyrna ausgegeben werden. — Bezüglich des Frachtenverkehrs betrafen die aufgetauchten Differenzen nur interne Beziehungen der Bahnen unter einander, welche jedoch von solcher Wichtigkeit waren, dass sie unbedingt zu einer Auflösung des Verbandes hätten führen müssen, wenn es nicht gelungen wäre, sie zu beseitigen. Nunmehr steht jedoch der Etablirung direkter Verkehrsbeziehungen mit Deutschland nichts mehr im Wege, und werden die bereits fertiggestellten Tarife, sofern sie seitens der betreffenden Regierungen bezw. Aufsichtsbehörden, genehmigt werden, demnächst zur Ausführung gelangen können.

Die Pläne der Wiener Stadtbahn.

Auf Anordnung des Handelsministeriums sind die Pläne für die Wiener Stadtbahnlinien im Rathhause zur allgemeinen Einsicht aufgelegt. Sie betreffen die Gürtel-, die Donaustadt- und die Vorortlinie, ausgearbeitet von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, ferner die Wienthal-, Donaukanal- und innere Ringlinie nach dem Projekte der Dampftramwaygesellschaft, vormals Krauss & Comp. Die Pläne sind zu jedermanns Einsicht aufgelegt.

Ein zweites Geleise auf der Buschtêhrader Eisenbahn.

Die technisch-polizeiliche Prüfung des zweiten Geleises der Strecke Königsberg-Maria-Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Eisenbahn hat am 21. April d. J. stattgefunden. Da dieselbe ein befriedigendes Resultat ergeben hat, so wurde der Betriebskonsens sofort von der Kommission ertheilt.

Eröffnung von Haltestellen.

Am 1. d. Mts. wurde die Haltestelle „Bruck am Hammer", zwischen den Stationen Josefihütte und Plan-Tachau der Strecke Pilsen-Eger, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Mit 15. d. Mts. wird die in der Strecke zwischen Türmitz und Tschochau-Hlinai errichtete Haltestelle „Kosten-Staditz" für den lokalen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Verbindung zwischen der Kaschau-Oderberger und der Galizischen Transversalbahn.

Ein Budapester Aktionskomitee beabsichtigt die Ausführung des Baues einer von der Station Kralovan der Kaschau-

Oderberger Eisenbahn ausgehenden und entlang des Arvaflusses das Arvaer Komitat durchschneidenden Lokaleisenbahn mit Anschluss an irgend eine Station der Galizischen Transversalbahn.

Der leider schwer erkrankte Ungarische Handelsminister v. Baross *) soll die thunlichste Förderung dieses Projektes zugesagt haben, welches sich auch einer gleichen seitens der Oesterreichischen Regierung zu erfreuen haben dürfte.

Jahresbericht des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes der Oesterreichischen Eisenbahnen für 1891.

Diesem mit dem Rechnungsabschlusse für 1891 von der Nordwestbahn als der Vorsitzenden des Komitees dieses Verbandes veröffentlichten Berichte sind folgende Angaben zu entnehmen: die aus dem Jahre 1890 verbliebenen 49 und von den im Jahre 1891 angemeldeten 215 vollständig abgerechneten 182 Brandschadenfällen wurden im Gesammtbetrage von 86 638 fl. liquidirt. Die Jahreskosten der Administration betrugen 4 715 fl., ferner die Feuerwehrbeiträge 501,73 fl. und der auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilende Jahresbeitrag 793 fl. Von den noch nicht abgerechneten 33 Brandschadenfällen des Jahres 1891 ist der in der Bubnaer Werkstätte der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft eingetretene mit beiläufig 192 000 fl. angemeldete Brandschaden, worauf bereits 150 000 fl. von den Verbandsmitgliedern als Vorschuss entrichtet wurden, der höchstbedeutende, während die übrigen 32 noch nicht abgerechneten Brandschadenfälle kaum mehr als 3 000 fl. in Anspruch nehmen.

Nichthaftung für ein auf der Eisenbahn transportirtes Pferd (Schiedsspruch).

Ein Pferdehändler hat ein Pferd einer Eisenbahn zur Beförderung übergeben und auf dem Frachtbrief die Bemerkung hinzugefügt: „Ohne Begleiter auf eigene Gefahr". Das Thier langte im Bestellungsorte krank an und verendete bald darauf. Der Händler verklagte die Gesellschaft auf Schadenersatz mit der Begründung: 1. das Pferd sei auf dem Transporte — wahrscheinlich infolge der auf der Bahn unterlassenen Tränkung — erkrankt, bewiesen durch unmittelbar vor und nach der Fahrt ausgestellte ärztliche Zeugnisse, 2. die Ablieferung sei gegenüber der Angabe des Magazinaufsehers am Aufgabeorte verspätet erfolgt.

Das Eisenbahn-Schiedsgericht in Wien wies die Klage ab, denn nach § 44 des Eisenbahnreglements haftet die Bahn weder „für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr" noch „für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird." § 424 des H.-G.-B.'s stelle weiter die Beweisregel auf, dass „bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, dass ein eingetretener Schade, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist; dass aber die im gegenwärtigen Falle vorliegende Gefahr nicht übernommen war, auch nicht als übernommen angesehen werden konnte, geht aus den obenerwähnten Klauseln im Frachtbriefe deutlich hervor. — Auch der zweite Punkt sei nicht begründet, denn die Ablieferung sei nach der dem Absender sicherlich bekannten reglementsmässigen Lieferzeit rechtzeitig erfolgt und das anders lautende Versprechen seitens eines hierzu durchaus nicht berechtigten Unterbeamten könne für die Bahnverwaltung nicht verpflichtend sein. (Juristische Blätter Nr. 10, Jahrg. 1892.)

Projekt der Lokalbahn Eperies-Bartfeld.

In einer der letzten Sitzungen des Sároser Komitats-Verwaltungsausschusses meldete die Fürstlich Anhalt-Dessauische Herrschaft, als Grossgrundbesitzerin der dortigen Gegend, dass sie zum Bau der genannten Lokalbahn einen Beitrag von 75 000 fl. leisten wolle und auch das Sároser Komitat erhöhte bei dieser Gelegenheit seinen Beitrag auf 42 500 fl., so dass dadurch die ganze erforderliche Baarsumme von 600 000 fl. gesichert erscheint. Der Bauunternehmer hat die erforderliche Kaution bereits hinterlegt und beginnt mit den Arbeiten schon im gegenwärtigen Frühjahre.

Die Vertretung der Deutschen Aktionäre bei der Südbahn.

Zur diesbezüglichen Notiz in Nr. 36 S. 386 d. Ztg. ist folgendes nachzutragen: Ein Vertreter der Deutschen Aktionäre hatte, wie die „Fr. Ztg." meldet, mit dem Präsidenten der Südbahn, Freiherrn v. Hopfen, eine längere Unterredung, in welcher der letztere gegenüber den Bestrebungen der Deutschen Gruppe von Aktionären sein weitergehendes Wohlwollen hervorhob, zugleich aber die Erklärung abgab, dass er angesichts der Statuten einen Antrag auf Wahl von Deutschen Mitgliedern in den Verwaltungsrath bezw. auf eine derartige Statutenänderung nicht diskutiren lassen könne; einzig das Einbringen eines Antrages auf Berufung einer neuerlichen ausserordentlichen Generalversammlung mit dementsprechender Tagesordnung sei zulässig.

*) Nach telegraphischen Depeschen ist derselbe inzwischen am 9. d. Mts. gestorben (siehe Personalnachrichten).
Die Redaktion.

Konstituirende Generalversammlung der Unterkrainer Bahnen am 4. Mai d. J.

Dieselbe fand statt, nachdem den Konzessionären dieser Bahn vom Ministerium die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft ertheilt worden ist. Der Bau der konzessionirten Linien von Laibach nach Straza und einer Abzweigung von Grosslupp nach Gottschee dürfte noch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres in Angriff genommen werden. Der vom Handelsministerium als Mitglied des Verwaltungsrathes ernannte Hofrath bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, Dr. Franz Liharzik, wurde zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Konstituirende Generalversammlung der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt am 5. Mai d. J.

Ueber das reichhaltige Programm dieser neuen Wagenleih-Gesellschaft, welche die Spezialwagen besonders pflegen will, haben wir vor längerer Zeit berichtet. Nach erfolgter Einzahlung des Gesellschaftskapitals von 1 Million Gulden konstituirte sich dieselbe und wählte den Generalsekretär der Böhmischen Westbahn, Regierungsrath Dr. Angelo, Ritter v. Kuh, zum Präsidenten des Verwaltungsrathes und den pensionirten Oberinspektor der Galizischen Carl Ludwigbahn, Kaiserlichen Rath Robert Eisner, zum Direktor.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Trotzdem die Vorlagen über die Valutaregulirung schon in wenigen Tagen an die beiden Parlamente gelangen werden, dass ferner die Ermässigung des Englischen Zinsfusses auf 2 % auch hier billigeres Geld in Aussicht stellt, und dass endlich die Aufhebung des Russischen Getreide-Ausfuhrverbotes für den Verkehr von Vortheil ist, so war doch die Stimmung für Bahnwerthe eine sehr flaue. Schuld daran sind die unbefriedigenden Einnahmeausweise und ein Artikel der offiziösen Presse, welche solche noch für die nächste Zukunft prophezeit. Ohne besonderen Grund wichen daher Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2865), Nordwestbahn (209,75), Elbethalbahn (229), Staatsbahn (285) und Südbahn (86). Etwas mehr Leben herrschte in Buschtêhrader Lit. B (453), Leoben-Vordernberger Bahn (460), Kaschau-Oderberger Bahn (180,50) und Böhmische Nordbahn (182,50). Auf dem Prioritätenmarkte war es ganz still.

Aus Grossbritannien.

Unter den Watkin'schen Eisenbahnprojekten

steht der, die Eisenbahnen von Wales an die Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn anzuschliessen, nicht in letzter Reihe. Für diese meist nur kleinen Bahnunternehmen, die mit den Bahnen des grossen Industriegebiets bisher Verbindung durch die Nordwest- und Westbahnen hatten, bedeutet das einen weiteren Schritt auf dem Wege einer gedeihlichen Entwickelung. Der erste Schritt in der von Sir E. Watkin beabsichtigten Richtung ist der Bau der etwa 20 km langen Wrexham und Ellesmerebahn, welche die Cambrische Bahn an die Wrexham, Mold und Connahs Kailinie zu Wrexham anschliesst; über diese und die unlängst von Gladstone eröffnete Hawardenlinie geht der Weg nach dem Gebiet der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn.

Die Eröffnung der erstgenannten Strecke wird Swansea und andere Häfen in Südwales in neue durchgehende Verbindung mit Manchester bringen. In Aktien und Vorzugswerthen ist nach der „Railway Press" eine Summe von nicht 5 000 000 ℳ zu ihrer Herstellung erforderlich, deren Verzinsung mit 3,5 % ausserdem von der Manchester, Sheffield und Lincolnshire und Wrexham, Mold und Connahs Kaibahn garantirt wird. „Angesichts der vielen Millionen Britischen Kapitals, die so bereitwillig nach den Vereinigten Staaten und Argentinien getragen worden seien", meint das Blatt, „wäre es eine nationale Schmach, wenn diese winzige Summe nicht gezeichnet würde."

Erklärungen aus Anlass des Betriebsabkommens zwischen der Nordbritischen und Caledonischen Bahn.

Der Marquis von Tweeddale gab kürzlich bei einer Versammlung der Nordbritischen Bahn verschiedene Erklärungen ab, die bestimmt sind, die Besorgnisse, die das Publikum über künftige Benachtheiligungen infolge des Aufhörens des Wettbewerbs der beiden Bahnen empfindet, zu zerstreuen. Nach den Mittheilungen werden vom 1. Mai ab Rückfahrkarten über beide Linien benutzt werden können. Dasselbe gilt von Ge-

schäfts- und Zeitkarten. Die Fahrpreise zwischen Edinburg und Glasgow sollen erheblich ermässigt werden, und würden sich billiger stellen als zwischen sonstigen ebenso weit von einander entfernten Orten. Die Nordbritische Bahn verspricht eine bedeutende Ermässigung der Fahrpreise I. Klasse.

Die Bahnhofserfrischungen in England

sind bekanntlich recht theuer. Von Zeit zu Zeit werden Stimmen laut, welche sowohl über die Beschaffenheit als die Preise der verabreichten Speisen und Getränke lebhafte Klage führen. Man hat sogar angeregt, dass das Handelsamt einschreiten soll. Es wird beispielsweise gefordert für ein Glas Milch 2 d (1 d = 8 1/3 ₰), eine grosse Flasche Bier 1 sh. (1 ℳ), eine kleine 6 d. Ein Frühstückskorb mit kaltem Fleisch, Brot, Käse und Butter, ohne Getränk, kostet 2 sh. 6 d. Die Bedienung in den Englischen Speisewagen ist in jeder Beziehung besser und man schlägt vor, das Amerikanische System durchgehender Wagen mit Kellnerbedienung auch in England mehr und mehr einzuführen; jedenfalls möchten doch die Bahnen die Lieferung von Speisen und Getränken selbst in die Hand nehmen, wie es auf einigen Bahnen schon geschehe.

Neue Speisewagen der Ostbahn

sind zwischen Doncaster und Harwich, im Anschluss an die Festlandboote, in Betrieb genommen worden. Zur Zeit verkehren 2 solcher Züge täglich, einer hin, einer zurück. Jeder Zug hat nur einen Wagen I. und II. (composite) und einen III. Klasse ausser dem Speisewagen, im ganzen 3 Wagen. Es ist, von letzterem abgesehen, Platz für 13 Reisende I., 16 Reisende II. und 41 Reisende III. Klasse. 9 Plätze der III. Klasse sind für Frauen. Die Ostbahn ist die erste, welche den Versuch gemacht hat, auch Reisende dritter Klasse während der Fahrt mit Speisen und Getränken zu versehen. Während aber die Reisenden I. und II. Klasse Zutritt zum Speisewagen haben, in dem 18 Sessel mit den nöthigen Tischen angeordnet sind, wird die III. Klasse von einem Kellner bedient. Der Speisewagen hat einen Längsgang etwas ausserhalb der Mitte, die anderen Wagen haben Seitengang. Der Speisewagen ist 11,15 m lang, ebenso die Wagen I. und II. Klasse, der Wagen III. Klasse hat 9,75 m Länge. Die Breite der Wagen beträgt 2,6 m. Die Küche hat Gaskochofen, Heiss- und Kaltwasserbehälter, Tisch, Schränke für Geschirr, für Getränke, einen Fleischschrank und die nöthigen Spülausgüsse.

Die Wagen I., II. und III. Klasse sind mit dem Speisewagen durch galleriartige Durchgänge verbunden.

Postbeförderung auf den Englischen Bahnen.

Nach dem soeben aufgestellten Etat sind zufolge der „Railway News“ für das am 31. März 1893 endigende Etatsjahr für die Postbeförderung 26 713 200 ℳ aufzuwenden und zwar (in Mark):

	England und Wales	Schottland	Irland
für die Beförderung mit der Eisenbahn	11 998 600	4 075 000	3 143 800
für die Beförderung auf Landstrassen	5 480 000	370 000	730 000
	17 478 600	4 445 000	3 873 800

Insgesammt ist als Vergütung für die Eisenbahnen ein Kredit von 19 217 400 ℳ in den Etat eingestellt, gegen 18 737 480 ℳ im Vorjahre.

Die Birkenheadbahn hängt von den West- und Nordwestbahnen, die Nordunionbahn von letzterer und der Lancashirebahn ab; die Shrewsbury und Hereford und Shrewsbury und Welshpool gehören der Nordwestbahn. Die grösste Zunahme südlich des Tweed hat die Westbahn mit 36 000 ℳ aufzuweisen, dann folgt die Taff Vale mit 20 000 ℳ usw.

Gegen 1885/86 beträgt die Zunahme 2 552 720 ℳ, davon entfallen 1 106 740 ℳ auf die Englischen, 1 027 000 ℳ auf die Schottischen und 418 980 ℳ auf die Irischen Linien.

Aus Belgien.

Die Gent-Terneuzener Eisenbahn im Jahre 1891.

Nach dem am 8. März d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte hatte diese Gesellschaft im Jahre 1891 eine Betriebseinnahme von 593 315 (583 016) Frcs., eine Betriebsausgabe von 315 510 (315 377) Frcs. oder 53,10 (54,30) % der Einnahme, und demnach einen Betriebsüberschuss von 277 805 (267 639) Frcs. Nach Bestreitung aller Lasten verbleibt ein Reinertrag von 39 388 Frcs., von dem 7 Frcs. Gewinn an jeden der 5 000 Stammantheilscheine vertheilt und 4 388 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Im Laufe des Jahres wurden die Anweisungen (scripts) auf 3 % Schuldverschreibungen in 1 966 Vorzugsantheilscheine umgewandelt, die während der Konzessionsdauer zum Nennwerth von je 500 Frcs. getilgt werden und das Kapital auf 9 309 500 Frcs. gebracht haben. Die Gesellschaft hat sich auch bei der Bildung der im Juli 1891 gegründeten Seeschifffahrtsunternehmung Terneuzen-London betheiligt.

Die Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt im Jahre 1891.

Die Eisenbahn Tournai-Jurbise vereinnahmte im Jahre 1891 aus dem Personenverkehr 385 091,18 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 10 017,55 Frcs. und aus dem Güterverkehr 501 545,81 Frcs., im ganzen also 896 654,54 Frcs. Die Eisenbahn Landen-Hasselt erzielte aus dem Personenverkehr 43 618,22 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 514,73 Frcs. und aus dem Güterverkehr 42 419,28 Frcs., im ganzen also 86 552,23 Frcs. Einnahme. Demnach belief sich die gesammte Betriebseinnahme der „Aktiengesellschaft der Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt“ auf 983 206,77 Frcs.; hierzu kommen eine der Gesellschaft im Klagewege gegen die Staatsbahn zugesprochene Entschädigung in Höhe von 21 686,90 Frcs., Vergütungen für Grasnutzungen 269,22 Frcs., Zinsen angelegter Kapitalien 9 252,85 Frcs. und Uebertrag aus dem Vorjahre 753,35 Frcs., so dass sich die Gesammteinnahme auf 1 015 169,09 Frcs. stellt. Hiervon beanspruchen die allgemeinen Unkosten 80 464,03 Frcs. und die Tilgung von Antheilscheinen 70 000 Frcs., so dass den Genussscheinen 39 592,23 Frcs., den Vorzugsantheilscheinen 375 000 Frcs. und den Stammantheilscheinen 449 750 Frcs. an Gewinn zufallen, während 362,83 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Jahresgewinn der Vorzugsantheilscheine ist durch die am 28. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung auf 15 Frcs., derjenige der Stammantheilscheine auf 17,99 Frcs. gegen 17,40 Frcs. im Vorjahre festgesetzt worden.

Betriebsergebnisse des Gesammtnetzes im Jahre 1890.

Nach einer Aufstellung des „Moniteur des intérêts matériels“ hatte das gesammte Belgische Eisenbahnnetz im Jahre 1890 eine Länge von 5 687 km (gegen 5 479 km in 1889); davon entfallen 3 249 km auf die Staatsbahnen, 1 478 km auf die Privatbahnen und 960 km auf die Nebenbahnen. Der Fahrpark bestand aus 4 517 (4 264) Lokomotiven, 5 503 (5 414) Personenwagen, 1 093 (1 055) Gepäckwagen und 56 873 (56 019) Güterwagen. Der Verkehr betrug 82 389 268 (76 276 877) Personen und 42 989 512 (42 597 027) t Güter. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 58 674 029 (56 523 698) Frcs., aus dem Gepäckverkehr 1 315 484 (1 273 475) Frcs., aus dem Güterverkehr 116 790 999 (113 792 536) Frcs. und aus anderen Quellen 8 366 756 (7 966 351) Frcs., im ganzen also 185 147 268 (179 556 060) Frcs. Die Betriebsausgaben beanspruchten hiervon 107 459 751 (96 893 539) Frcs. oder 58 (54) % der Einnahme, so dass ein Betriebsüberschuss von 77 687 517 (82 662 521) Frcs. verblieb. Der Betriebskoëffizient war am höchsten bei der Hasselt-Maeseycker Bahn mit 100,3 %, er betrug zwischen 70 und 80 % bei der Chimaybahn und Nationalen Nebenbahngesellschaft, zwischen 60 und 70 % bei Antwerpen-Gent, Westflandern, Lüttich-Limburg und Termonde-St. Nikolas, zwischen 50 und 60 % bei Gent-Eecloo-Brügge, Gent-Terneuzen, Grosse Centralbahn, Lüttich-Mastricht, Mecheln-Terneuzen und Staatsbahn, endlich unter 50 % bei Taviers-Embresin (48 %) und Nordbelgische Bahn (44 %). Das Personal bestand aus 10 174 (9 966) Beamten, sowie 41 880 (40 592) Unterbeamten und Arbeitern. An Unfällen kamen 159 (178) Tödtungen und 1 011 (1 033) Verletzungen oder im ganzen 1 170 (1 211) vor.

Lüttich-Namurer Eisenbahn.

Eine am 22. März d. J. abgehaltene ausserordentliche Hauptversammlung der „Société anonyme des chemins de fer Liégeois-Namurois“ hat folgende Beschlüsse gefasst: 1. Die noch nicht ausgeloosten 17 575 Schuldverschreibungen der im Jahre 1873 aufgenommenen 4 % Anleihe von 11 250 000 Frcs. werden am 12. Mai d. J. zum Nennwerth von je 625 Frcs., zuzüglich 5 Frcs. für die Schuldverschreibung an Zinsen für die Zeit vom 1. März bis 12. Mai d. J. zurückgezahlt; nach dem 12. Mai d. J. findet eine Verzinsung dieser Schuldverschreibungen nicht mehr statt. 2. Es wird eine neue Anleihe von 12 480 000 Frcs. in 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth ausgegeben; die Zinsen dieser in 75 Jahren auszuloosenden Schuldverschreibungen werden halbjährlich am 1. März und am 1. September gezahlt. 3 Die Inhaber der älteren 4 % Schuldverschreibungen können diese im Laufe des Monats April gegen neue 3 % Schuldverschreibungen umtauschen, und zwar sind für 7 neue Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth 5 ältere Schuldverschreibungen von je 625 Frcs. Nennwerth und ausserdem 75 Frcs. baar zu bezahlen, so dass sich der Preis einer neuen Schuldverschrei-

bung auf 457,14 Frcs. stellt. Eine Zinsabrechnung findet bei dem Umtausch nicht statt, da die Zinstermine der neuen Schuldverschreibungen denen der älteren gleich sind. Der Umtausch oder die Rückzahlung erfolgt durch die „Société générale pour favoriser l'industrie nationale“ in Brüssel oder deren Vertreter in der Provinz.

Die Brüsseler Strassenbahnen im Jahre 1891.

Nach dem am 15. März d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte beliefen sich im Jahre 1891 die Betriebseinnahmen auf 2 834 058,60 Frcs., die Betriebsausgaben auf 1 727 482,49 Frcs. und demnach der Betriebsüberschuss auf 1 106 576,11 Frcs.; hiervon beanspruchten die Lasten 158 382,75 Frcs., die Abschreibungen und Tilgungen 314 314,81 Francs, während von dem verbleibenden Reinertrag von 633 878,55 Frcs. 31 693,93 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 600 000 Francs den Vorzugsantheilscheinen als Gewinn zugewendet und 2 184,62 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. An Vorzugsantheilscheinen sind 40 000 Stück von je 300 Frcs. Nennwerth ausgegeben; ihr Gewinn beträgt also 15 Frcs. oder 5 %. Dagegen gehen die 10 000 Stammantheilscheine von je 300 Frcs., sowie die 50 000 Genussscheine leer aus.

Die schon seit Jahren über die Konzessionsfrage gepflogenen Unterhandlungen haben endlich zu einer Verständigung mit dem Staate geführt; ein besonderes Gesetz hat die Regierung ermächtigt, die vor dem Jahre 1875 ertheilten Strassenbahn-Konzessionen zu regeln. Auf Grund dessen hat die Regierung eingewilligt, das Verhältniss der Gesellschaft zum Staat durch Ertheilung einer neuen, das ganze jetzige Netz umfassenden Konzession klar zu stellen, wobei die Bedingungen des früheren Lastenheftes gemäss den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1875 geändert und die Tarife auf den gegenwärtig in Kraft befindlichen Satz ermässigt wurden; ferner sind diejenigen Konzessionen, deren Dauer 50 Jahre überschreitet, auf 50 Jahre — die Höchstgrenze, welche das Gesetz über die Strassenbahnen gestattet — beschränkt worden. Der Erlass einer Königlichen Verordnung, die dieses Abkommen genehmigt, steht unmittelbar bevor.

Mit Hilfe der unter Staatsgewähr eingerichteten Allgemeinen Spar- und Ruhegehaltskasse hat die Gesellschaft eine Altersversorgung ihrer Beamten eingeführt. Gegen Einzahlung eines Kapitalbetrages und einer jährlichen Beihilfe der Gesellschaft, sowie eines sehr geringen Beitrages der Versicherten haben die jetzt noch nicht über 58 Jahre alten ständigen Beamten im 65. Lebensjahre auf eine Leibrente von 360 Frcs. Anspruch, während in der Uebergangszeit für die bereits über 58 Jahre alten Beamten anderweitig gesorgt werden soll. Der Vortheil dieser Maassnahme wird namentlich den jüngeren Beamten zu gute kommen, die lange Jahre Beiträge leisten und dadurch auf ein höheres Ruhegehalt Anspruch erwerben.

Die Antwerpener Strassenbahnen im Jahre 1891.

Nach dem am 15. März d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte ist der Beginn dieser Unternehmung nicht vom Glück begünstigt worden. Infolge des ausnahmsweise strengen Winters 1890/91 konnte die Betriebseröffnung nicht, wie vorgesehen, am 1. Januar, sondern erst am 4. April 1891 erfolgen, so dass sich die jedem Geschäftsbeginn anklebenden Schwierigkeiten um so mehr fühlbar machten, als die Betriebszeit in Wirklichkeit auf 8 Monate beschränkt war. Die „Compagnie Anversoise des tramways-omnibus“, die über ein Grundkapital von 500 000 Frcs. verfügt, hatte demnach einen Betriebsfehlbetrag von 29 811 Frcs.; hierzu kamen die Abschreibungen in Höhe von 11 827 Frcs. und andere Anforderungen im Betrage von 4 623 Frcs., so dass sich ein Gesammtverlust von 46 261 Frcs. ergab.

Die Internationale Eisenbahnhilfsgesellschaft im Jahre 1891.

Nach dem am 26. März d. J. erstatteten Hauptversammlungsbericht hatte die „Compagnie auxiliaire internationale de chemins de fer“ am 31. Dezember 1891 einen Fahrpark von 998 offenen und 550 gedeckten, im ganzen also 1 548 Wagen von 10, 12½ und 15 t Tragfähigkeit; davon stammen noch 616 von der „Compagnie auxiliaire Belge de chemins de fer“ und 932 Wagen, die nach den in Deutschland und Oesterreich angenommenen vollkommensten Mustern gebaut sind, wurden von der jetzigen Gesellschaft neu beschafft. 375 von diesen Wagen sind in den Oesterreichisch-Ungarischen Wagenpark aufgenommen. Das Grundkapital der Gesellschaft besteht aus 25 000 Vorzugsantheilscheinen von je 100 Frcs. Nennwerth, von denen 1 719 Stück getilgt und noch 23 281 im Umlauf sind, sowie aus 25 000 Stammantheilscheinen ohne bestimmten Nennwerth. Der Reinertrag des Jahres 1891 belief sich auf 644 856.15 Frcs., von denen 32 242,80 Frcs. den Rücklagen zugeführt, 151 326,50 Frcs. (6,50 Frcs. für den Antheilschein) den noch nicht getilgten 23 281 Vorzugsantheilscheinen zugewendet, 98 673,50 Frcs. zur Tilgung von Vorzugsantheilscheinen verwendet, 62 500 Frcs. (2,50 Frcs. für den Antheilschein) den 25 000 Stammantheilscheinen zugewendet, 300 000 Frcs. (6 Frcs. für den Antheilschein) gleichmässig an die 50 000 Vorzugs- und Stammantheilscheine vertheilt und 113,35 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Gesammtgewinn beträgt demnach für die Vorzugsantheilscheine 12,50 Frcs., für die Stammantheilscheine 8,50 Frcs.

Bücherschau.

Annuaire spécial des chemins de fer Belges (Eisenbahnjahrbuch besonders für Belgien) von Felix Loisel, Civilingenieur. Verlag von Bruylant-Christophe & Cie in Brüssel, Blaesstrasse Nr. 49. Preis 10 Frcs. — Von diesem Werk ist der 15. Jahrgang erschienen und enthält die Betriebsergebnisse vom Jahre 1890 besonders für die Belgischen, Niederländischen und Französischen Eisenbahnen. Der beigegebene Führer für den Inhaber von Eisenbahnpapieren führt die gezahlten Zinsen und Gewinne, sowie die letzten Kurse von den Jahren 1875, 1880, 1885, 1890 und 1891 auf. Endlich enthält das Werk eine Uebersicht der Personentarife in Belgien und anderen Ländern in den Jahren 1880 und 1890, ferner das neue Bahnpolizeigesetz vom Jahre 1891, sowie das neue Gesetz über den Frachtvertrag.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Parma-Spezia. Die Verwaltung der Mittelmeerbahnen hatte bei dem Ministerium beantragt, von der Leitung des Baues und der Verwaltung dieser Linie befreit zu werden. Die Regierung hat die Begründung des Antrages anerkannt, eine besondere Königliche Direktion eingesetzt und den weiteren Verfolg der Bauausführung übernommen.

Auf der Baustrecke Ghiare-Ostia der Linie ist der 474 m lange Bastardotunnel durchgeschlagen.

Metropolitanbahn zu Neapel. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat nach eingehender Prüfung des von einem Englischen Ingenieur bereits Ende 1890 eingereichten Entwurfes, sowie eines zweiten Planes Entscheidung getroffen, dass die vorgebrachten Berechnungen und technischen Angaben zur Aufstellung des endgültigen Ausführungsentwurfes geeignet seien.

Provinz Pisa. Die beiden genehmigten und der Ausführung zu Grunde zu legenden Entwürfe für Bahnen in der Provinz beziehen sich auf die 41,2 km lange normalspurige Linie Pontedera-Saline Volterra und die nur 7,9 km lange Schmalspurbahn Volterra-Bahnhof Montecatini-Val di Cecina. Erstere Linie ist auf 5 Millionen Lire ohne die Betriebsmittel veranschlagt, enthält 13 km Länge in Krümmungen bis zu 300 m kleinstem Halbmesser, wird Neigungen bis zu 2,3 % (in Tunnels nur 2 %), dann 5 Tunnels von zusammen 1,7 km Länge und 141 sonstige Kunstbauten enthalten und einen Bahnkörper von 4,4 m Breite bekommen. Unter den Kunstbauten befinden sich 3 Brücken, sowie 3 Viadukte. Die in Aussicht genommenen Bahnhöfe heissen: Pontedera, Ponsacco, Capannoli, Peccioli Toricciola, Sterga, Spedaletto, Montecatini und Saline. — Die zweite Linie mit der Spurweite von 0,95 m weist einen Höhenunterschied von 225 m zwischen den beiden Endpunkten auf und hat, bei 4,3 km der Gesammtlänge der Krümmungen, Neigungen bis zu fast 7 % zu bewältigen, wird zu einem Theil ihrer Länge auf der Provinzialstrasse Bacchettona-Volterra laufen und bei den Ortschaften Bacchettona, Sermolli, Taddeini und Luccanini Zwischenhaltestellen bekommen. Ihre Schienen sollen 21 kg auf das laufende Meter wiegen und ihre Kosten sind mit dem rollenden Betriebsmaterial auf 450 000 L. veranschlagt. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat sich mit beiden Entwürfen einverstanden erklärt.

Faenza-Florenz. Auf der Strecke Fossa Canecchi-Ronta wurde der grösste Tunnel der Linie, genannt Monzagnano-Avacchino und 2,05 km lang, Mitte Februar durchgeschlagen; die Berechnung des Zusammentreffens stimmte genau, obwohl der Tunnel in der Richtung auf Florenz eine Steigung von 2 % hat. Die Bohrung begann von der Florenzer Seite aus im Juni 1890 nach dem System Blanchod und einen Monat später auf dem anderen Ende in gewöhnlicher Art. — Eine Woche später wurde auf der Strecke Fantino-Crespino der 1,3 km lange sogenannte Pferdesprungtunnel, welcher gleichfalls auf Florenz zu mit 2,1 % ansteigt und aus einer einzigen Krümmung von 400 m Halbmesser mit kurzen geradlinigen Endstücken besteht, gleichfalls richtig durchgeschlagen. An letzterem Tunnel ist rund 17 Monate in gewöhnlicher Weise, jedoch mit Hilfe eines Schachtes gebohrt worden.

Lokalbahnen der Provinz Foggia. Es sind zwei Linien in Aussicht genommen, und zwar für die Landstriche auf der Westseite des Gargano die rund 75 km lange

Linie S. Severo-Rodi (mit rund 110 000 L. Kostenanschlag auf 1 km) und die als Verlängerung der Linie Foggia-Manfredonia gedachte 8,6 km lange Strecke Manfredonia-Monte Sant'Angelo, bei welcher das Kilometer einschliesslich der Betriebsmittel auf rund 63 000 L. veranschlagt ist. Beide Linien erhalten gewöhnliche Spurweite und ihr Bahnkörper die obere Breite von 4,4 m.

Livorno-Val di Nievole und Pistoja-Empoli. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat den für erstere Linie vorgelegten Entwurf, für den eine Gesellschaft Englischer Geldmänner die Konzession beantragt hatte, genehmigt. Die 55,9 km lange Linie, deren Kosten sich auf etwa 10 Millionen Lire belaufen dürften, soll, vom Bahnhof S. Marco in Livorno ausgehend, bei Stagno die Linie Livorno-Colle Salvetti, bei Arnaccio die Linie Pisa-Rom und bei Cascina Pisa-Florenz schneiden, alsdann sich bei Pieve di Nievole an Lucca-Pistoja anschliessen. Auf diese Genehmigung sich stützend befürwortet die Florenzer Handelskammer mit Wärme den viel älteren und für Florenz (Stadt wie Provinz) nicht minder wichtigen Entwurf Pistoja-Empoli. Dieselbe würde von ihrem Standpunkt aus eine Linie Empoli-Fucecchio nach Altopascio (oder besser nach Pieve di Nievole) bedeutend lieber sehen als den erstgenannten Entwurf.

Castrocucco-Reggio Calabria. Auf der Strecke Ricadi-Gioja ist der Tunnel Coccovino durchgeschlagen.

Aetna-Ringbahn. Nachdem versuchsweise im Oktober 1891 die Strecke ab Cibali (Vorstadt von Catania) bis Misterbianco in zufriedenstellender Weise zur Eröffnung gelangte, haben einschneidende Meinungsverschiedenheiten zwischen Aufsichtsrath der Gesellschaft und Bauunternehmung zu dem bedauerlichen, bereits mitgetheilten Schritt der letzteren geführt; durch die inzwischen bei Gericht anhängig gemachten Streitigkeiten wird es leider nicht mehr möglich werden, dass die wichtige und vielfach ersehnte Linie zu dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt (August laufenden Jahres) zu betriebsfähiger Vollendung gelangen kann, weshalb die Sizilische Baugesellschaft (Sitz in Catania) um Verlängerung der Baufrist bis Ende Mai 1893 nachgesucht hat.

Kürzeste Linie Cuneo-Asti. Die Behörden der betheiligten Städte und Landgemeinden haben unter Leitung der Bürgermeisterei Bra die erforderlichen Schritte gethan, um eine möglichst geradlinige Verbindung Cuneo-Asti zu erhalten, deren Länge nach dem Entwurf rund 82 km betragen wird. Unter Zuhilfenahme der bereits bestehenden, im Zuge der Bahn gelegenen Strecken Cuneo-Fossano, eines Stückchens von Bra Alessandria und Asti-S. Damiano mit zusammen 34 km blieben nur noch rund 47,5 km zu bauen, wofür die Kosten auf rund 4 400 000 L. veranschlagt sind. Das Ministerium hat den Entwurf genehmigt.

Neapel. Die Cumaner Bahn soll bis zur Hafenbahn, d. i. um 7,7 km verlängert werden, mit einem Aufwand von rund 1 116 000 L. — Für die Linie nach Piedimonte d'Alife ist aus den drei vorliegenden Entwürfen der eine endgültig gewählt.

San Marino-Rimini. Der Minister hat die Vorarbeiten für den innerhalb des Königreiches liegenden Theil dieser Linie genehmigt.

Mittelumbrische Eisenbahn. Da sich der Bauausführung der vorderen (in 1890) beabsichtigten Linie Umbertide-Orvieto wesentliche Schwierigkeiten entgegenstellten, treten die leitenden Persönlickkeiten gegenwärtig mit Nachdruck für eine Linie Umbertide-Perugia-Todi-Terni ein.

Varese-Porto Ceresio. Der Königliche Erlass über Vertrag und Bedingungen bezüglich des Baues und Betriebes der Linie, abgeschlossen mit der Verwaltung des Mittelmeernetzes, sind (Anfang März) veröffentlicht worden.

Chieti, Bahnhof bis Stadt. Diese über 8 km lange Abzweigung soll ausser den beiden Endbahnhöfen noch zwei Zwischenhaltestellen bekommen und wird mit Einschluss des Rollmaterials auf rund 500 000 L. veranschlagt.

Provinz Lecce. Zu den bisherigen feststehenden Entwürfen für Bahnen in der Provinz ist nunmehr noch ein weiterer für eine 37 km lange Lokalbahn Francavilla-Ceglie-Martina-Provinzgrenze (bei Locorotondo zum Anschluss an die Linie nach Bari) gekommen, mit der 27 km langen Abzweigung Ceglie-S. Vito d'Otranto (Bahnhof der Linie Bari-Brindisi-Lecce); die Kosten werden auf 85 000 L. für das Kilometer veranschlagt. Der Hauptwerth der Linie liegt in der durch sie angestrebten Verkehrsentwickelung des Nordwestens der Provinz Lecce, sowie in der langen Linie, welche nach dem Anschluss beide Provinzen durchzieht, deren Verkehr verbindet und nach den Häfen Bari und Brindisi vermittelt. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat die Genehmigung ertheilt.

Bologna-Verona. Nach der „Gazzetta dell' Emilia" hätte der Minister die Bitten der betheiligten Provinzialverwaltung dahin beantwortet, dass nach Maassgabe der Staatsfinanzen der Bau der ganzen längst ersehnten Linie schleunigst in Angriff genommen und möglichst gefördert werden solle.

Intra-Pallanza-Gravellona. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat diesen Entwurf eingehend geprüft und gebilligt; derselbe bildet zugleich die Vorbedingung für den Dampftram Arona-Gravellona-Toce.

Aus Frankreich.

Die Lage der Staatsbahnbeamten.

Am 4. April d. J. erklärte der Staatsbahndirektor Cendre vor dem zur Vorberathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Betheiligung der Staats-, Departements- und Gemeindebeamten am Reingewinne, eingesetzten Kammerausschusse, dass dieser Gesetzentwurf auf die Staatsbahnbeamten nicht zutreffe und auch bei deren günstiger Lage gegenstandlos sei.

Zunächst für die Werkstättenarbeiter fehle jeder Vergleichungspunkt mit dem Privatgewerbe; denn die Staatsbahnen entnehmen ihre gesammten neuen Betriebsmittel sowie die Unterhaltungswerkzeuge dem Privatgewerbe und beschränken sich in ihren Werkstätten auf die Ausbesserungsarbeiten; gleichwohl sind die Werkstättenarbeiter durch den Stücklohn, den 950 von den vorhandenen 1 345 Arbeitern oder 71 % beziehen, an der Steigerung der Nutzwirkung betheiligt. Auch abgesehen von den Werkstätten kann man nicht von einem Gewinn (bénéfice) der Staatsbahnen reden; denn sie bilden kein gewerbliches Unternehmen, sondern eine öffentliche Anstalt, deren Haushalt von der Volksvertretung festgesetzt wird. Man kann dem Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht den Namen „Gewinn" geben; dieser Unterschied hängt überdies besonders von den Tarifen ab, die nicht nach den allgemeinen Handelsgrundsätzen bestimmt werden.

Gleichwohl kann das Personal an der guten Geschäftsführung des Netzes betheiligt werden; man vertheilt zu diesem Zweck Geschäftsprämien (primes de gestion), deren Betrag seit 1878 beständig gewachsen ist und sich 1891 auf 657 000 Francs oder 2 % belief. An diesen Prämien waren 3 171 Beamte oder 6 Mal mehr als 1878 betheiligt. Endlich befinden sich die Staatsbahnbeamten in einer bevorzugten Stellung; denn sie sind vor Arbeitslosigkeit geschützt, haben die Vortheile der Altersversorgung, der Unterstützungskasse, der Umzugskosten-Entschädigung, der Verkehrserleichterung, der billigen Bezugsquelle von Lebensmitteln und werden in kurzem über eine Darlehenskasse verfügen.

Bücherschau.

Les Chemins de fer et les Tramways. (Eisenbahnen und Strassenbahnen) Bau, Betrieb, Zugförderung, Geleis, Bahnhöfe, Signale und Sicherheitsvorrichtungen, Gang der Züge, Lokomotiven, Wagen, Stadtbahnen, Bergbahnen, Schmalspurbahnen, Strassenbahnen und elektrische Bahnen. Von Adolphe Schoeller, Kunstgewerbe-Ingenieur und Inspektor der Nordbahngesellschaft. Preis 3,50 Frcs., erschienen in der „Bibliothèque scientifique contemporaine."

Der Verfasser will dem Reisenden über die ihm aufstossenden Fragen Aufschluss geben und behandelt zu diesem Zweck die im Titel angegebenen Fragen mit besonderer Rücksicht auf Frankreich, jedoch mit Hinweisen auf die in anderen Ländern angenommenen Lösungen.

Personalnachrichten.

1. Der neue Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Metzger, wurde nach dem „Journ. des transp." am 18. August 1846 in Sarregue-mines (Elsass-Lothringen) geboren, bezog 1866 die Polytechnische Schule, 1868 die Schule für Brücken- und Strassenbau und verliess sie 1870 bei Ausbruch des Krieges. Als Reservelieutenant des Geniekorps machte er den Feldzug bei der Loirearmee mit, erhielt in der Schlacht bei Le Mans 2 Wunden und wurde zum Ritter der Ehrenlegion ernannt. Nach dem Feldzuge trat Metzger in das Brücken- und Strassenbaukorps zurück, wurde am 1. Juli 1872 zum Ingenieur ernannt und nach der Auvergne geschickt, wo er sich mehrere Jahre mit dem Dienst der Departements- und Nationalstrassen, mit den Vorarbeiten und dem Bau von Lokalbahnen und zuletzt mit den Vorarbeiten und dem Bau der Linie Marvéjols-Neussargues beschäftigte. Im Jahre 1879 trat er als Unter-Betriebsdirektor (sous-chef de l'exploitation) in den Dienst der Staatsbahnverwaltung und wurde 1884 von dem damaligen Eisenbahndirektor im Ministerium, Cendre, zum Assistenten (adjoint) gewählt. Am 5. März d. J. wurde Metzger selbst zum Eisenbahndirektor im Ministerium ernannt; seit 16. Mai 1885 ist er Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur 2. Klasse.

2. Der Direktor der Ostbahngesellschaft, Roger Barabant, wurde nach dem „Journ. des transp." am 17. August 1839 im Côte d'Ordepartement geboren, bezog 1858 die Polytech-

nische Schule, ging 1860 zur Schule für Brücken- und Strassenbau über und war nach deren Verlassen 2 Jahre mit dem gewöhnlichen Dienst im Ornedepartement betraut. Von da ging er zum Departement Seine et Oise über und blieb dort 10 Jahre; während dieser Zeit wurde er am 1. Januar 1869 zum Ingenieur ernannt und, während der Belagerung nach Paris berufen, am 22. Januar 1871 mit dem Orden der Ehrenlegion ausgezeichnet. Im Jahre 1875 trat Barabant als Ingenieur 1. Klasse in den Dienst der Stadt Paris und wurde am 1. Februar 1881 zum Oberingenieur ernannt. Am 16. Dezember 1885 trat er als Assistent des Betriebsdirektors (chef-adjoint de l'exploitation) in den Dienst der Ostbahngesellschaft und wurde 1888 zum technischen Vertreter des Direktors der Gesellschaft (ingénieur en chef-adjoint au directeur de la compagnie) und am 1. Mai 1889 nach dem Tode von Jacqmin zum Direktor der Gesellschaft ernannt. Barabant ist Mitglied des oberen militärischen Eisenbahnausschusses; seit 1. Februar 1885 ist er Oberingenieur 1. Klasse und seit 29. Oktober 1889 Offizier der Ehrenlegion.

3. Der Verwaltungsrath der Orléansbahngesellschaft hat den Unterbetriebsdirektor (sous-chef) Nigond zum Vertreter des Betriebsdirektors (chef-adjoint), die Betriebsingenieure (ingénieurs attachés à l'exploitation) Bloch und Hérard, zu Unterbetriebsdirektoren, den Ingenieur und Assistent des Oberingenieurs (ingénieur-adjoint à l'ingénieur en chef) Delzenne zum Oberingenieur im Bahnerhaltungsdienst (ingénieur en chef-adjoint de la voie), den Ingenieur des Centraldienstes Sabouret zum Oberingenieur (ingénieur principal) desselben Dienstzweiges ernannt.

Aus Russland.

Ministerielle Verfügung, betreffend Eisenbahnbauten.

Mittelst Cirkularvorschrift vom 21. März d. J. ist den Eisenbahnverwaltungen die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten eröffnet worden, dass Arbeiten, welche im Budget des betreffenden Betriebsjahres zur Ausführung vorgesehen worden sind, dennoch nicht ausgeführt zu werden brauchen, falls die Direktion in Gemeinschaft mit der Regierungsinspektion es möglich finden, dieselben einstweilen zurückzustellen. Der Minister macht jedoch die Betriebsdirektoren der betreffenden Bahnen für die etwaigen Folgen, welche die Unterlassung des Baues haben könnte, verantwortlich.

Vorschriften, betreffend den Viehtransport.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten ist fortgehend bemüht, den Viehtransport, der ja für Russland ebenso wichtig als schwierig auszuführen ist, mit Rücksicht auf die langen Eisenbahnstrecken, immer besser zu organisiren. Gegenwärtig sind Vorschriften veröffentlicht worden (am 30. Januar 1892 bestätigt), welche die Aufgabe haben, den Transport von Grossvieh zu reglementiren. Zu diesem Zwecke ist festgesetzt worden: dass in einem Güterwagen nicht weniger als 8 Stück Grossvieh untergebracht werden dürfen, dass der Versender vor Beginn des Transports die Abfertigungsstation hiervon schriftlich zu benachrichtigen habe mit Angabe der Kopfzahl Vieh, die befördert werden soll, unter Beibringung eines thierärzlichen Zeugnisses, sowie unter Deponirung von je 3 R. auf je 8 Stück Vieh, welche der Abfertigungsbahn verfallen, sofern der Versender nicht zur festgesetzten Zeit die angemeldete Stückzahl zur Verladung bringt, andererseits sollen dem Versender ebenso je 3 R. seitens der Versandbahn vergütet werden, falls auf der Versandstation nicht innerhalb 48 Stunden nach stattgehabter Meldung der Transport begonnen hat; dass der Transport in den Monaten April bis einschliesslich Oktober in halbhohen, offenen Güterwagen stattfinden kann, in der übrigen Zeit nur in verdeckten Güterwagen stattfinden soll und dass dabei durch Offenhalten der Fenster und zum Theil der Thüren für genügenden Luftzutritt gesorgt werde; dass die Regeln über die Reinigung der Wagen gehörig beobachtet werden; dass auf je 8 Wagen mindestens 1 Begleiter, aber auch nicht mehr als 1 Begleiter auf einem Wagen sich beim Transport finde, welchem die Bewachung und Bedienung des Viehs obliegt; dass das Auf- und Abladen, zu welchem die Bahnen die erforderlichen Utensilien hergeben müssen, dem Versender bezw. dem Empfänger überlassen bleibt; dass an Futter mit in den Wagen verladen werden dürfen höchstens 5 Pud Futtergräser und 4 Pud Futterkörner; dass für die nächsten 3 Jahre die Lieferfrist so berechnet werden soll, dass 300 Werst in 24 Stunden zurückgelegt werden und 8 Stunden für jede Uebergabestation in Rechnung gebracht werden; dass das Vieh am Bestimmungsorte in längstens 12 Stunden entladen und abgenommen werden muss, jedoch darf das Vieh von der Station nicht weggetrieben werden, bevor hierzu die thierärztliche Erlaubniss beschafft worden ist. Wird das Vieh in der angedeuteten Zeit nicht abgenommen, so wird dasselbe nach Aufstellung eines Protokolls der örtlichen Polizei zur Verpflegung uud weiteren Veranlassung übergeben.

Ministerialerlass, betreffend Reparatur des rollenden Materials.

Nachdem der lebhafte Güter- speziell Getreideverkehr im Süden und Südosten des Reiches zur Versorgung der von der Missernte betroffenen Gouvernements sein Ende erreicht hat, wird gegenwärtig allmählich auch das im Süden und Südosten zusammengezogene rollende Inventar, als Lokomotiven und Güterwagen, angefangen in die Heimath zurückzubefördern. Bei dieser Gelegenheit ist nun festgestellt worden, dass sowohl das rollende Inventar jener Bahnen, auf denen der verstärkte Verkehr stattgefunden hat, als auch dasjenige, welches dorthin leihweise von den weniger in Anspruch genommenen Bahnen übergeben worden war, sehr viel stärker abgenutzt worden, als dies zur Sicherheit der Leistungsfähigkeit der Bahnen für die bevorstehende Herbstcampagne zulässig ist. Da nun ferner festgestellt ist, dass die Wiederherstellung des gesammten rollenden Inventars die Kraft der meisten, von dem verstärkten Verkehre betroffenen Bahnen übersteigt, so hat der Minister der Verkehrsanstalten in einem ausführlichen Cirkularschreiben angeordnet, dass das remontebedürftige rollende Inventar möglichst gleichmässig, im Verhältniss zur Leistungsfähigkeit der einzelnen Werkstattsanlagen, unter sämmtliche Bahnen vertheilt werde und hat dabei die weitere Bestimmung getroffen, dass zum November die Fertigstellung der Remonten zu erfolgen habe.

Es darf hierin wohl nicht mit Unrecht ein Zeichen für die Strömung angesehen werden, welche darauf hinausläuft, dass die Eisenbahnen, da sie ausschliesslich dem allgemeinen Interesse zu dienen haben und da dieses allgemeine in erster Reihe ein staatliches Interesse ist, auch ganz der staatlichen Disposition freizuhalten sind. Es soll gar nicht bestritten werden, dass diese Auffassung eine richtige ist, aber z. Zt. ist sie in Russland nur auf dem Wege der Vergewaltigung durchzuführen, denn die Privatbahnen werden ebenso gezwungen zu allen diesen Leistungen, ob dieselben ihren finanziellen Interessen entsprechen oder nicht, wie die Staatsbahnen. Es wird also thatsächlich immer mehr auf eine Lösung im Sinne der Verstaatlichung hingearbeitet, nur ist es auffallend, dass nicht etwas mehr Konsequenz in der Verfolgung dieses wie uns scheint wichtigen Prinzipes beobachtet wird. Zur Zeit gewinnt man immer noch den Eindruck des mehr zufälligen, wobei dann noch gelegentlich vom Staate bereits angekaufte Bahnen wiederum Privatgesellschaften in Verwaltung übergeben werden.

Personalnachrichten.

G. Baross v. Bellus, Ungarischer Handelsminister †.

Der am 9. d. Mts. verstorbene Ungarische Handelsminister G. Baross v. Bellus war am 6. Juni 1848 in Pruszina, im Trentschiner Komitat geboren. Derselbe trat zum ersten Mal 1875 in die Oeffentlichkeit, indem er, damals ein 27jähriger untergeordneter Komitatsbeamter, in das Abgeordnetenhaus gewählt wurde. Durch seine hervorragenden Fähigkeiten erwarb er sich rasch eine bedeutsame Stellung, was 1883 seine Berufung als Staatssekretär in das Verkehrsministerium zur Folge hatte. Schon damals trat er als Reformator des Bahnwesens auf, eine Thätigkeit, welche sich noch steigerte und erweiterte, als er 1885 Verkehrsminister wurde. Die Verstaatlichung der Bahnen war sein erstes Ziel, das er verhältnissmässig rasch auch zu erreichen wusste. Es folgte dann 1889 die Einführung des Zonentarifs, 1891 eine starke Ermässigung des Gütertarifs. Schon 1890 war ihm auch das Handelsministerium übertragen worden. Freihändlerischen Grundsätzen folgend trat er eifrig für die Handelsverträge mit Deutschland und Italien ein, der Regulirung des eisernen Thors, der Hebung der Ungarischen Industrie widmete er sich mit grossem Eifer. Der Ueberarbeitung ist er schliesslich erlegen; schon im März begann er ernsthaft zu kränkeln. Streng gegen seine Untergebenen, von denen er volle Hingebung an ihr Amt forderte, war er in allen Bevölkerungskreisen wegen seiner unablässigen Bethätigung im Interesse der Allgemeinheit eine durchaus populäre Persönlichkeit. Sein Hinscheiden hat in Ungarn allgemeine Trauer hervorgerufen.

Aus Wien wird noch geschrieben:

Gabriel Baross war ein self-made man im ganzen Sinne des Wortes. Was er geworden, ist er aus sich geworden, und was er erreicht, hat er seiner eigenen, ungestümen zwar aber rastlosen, Individualität zu danken gehabt. So wie er ins

öffentliche Leben trat, drang er in die erste Reihe der Ungarischen Politiker vor. Tisza erkannte seine Fähigkeiten und nahm den damals noch relativ jungen Mann in sein Kabinet auf. Auch im Ministerium brachte er sich bald zur Geltung. In seinem Ressort war er blos Empiriker, aber mit seinem Empirismus gab er den Theoretikern oft schwere Nüsse zu knacken. Er war es, der das gesammte Tarifwesen der Eisenbahnen total umgestaltete. Er war der Schöpfer des Zonentarifs im Personenverkehr, und im Frachtenverkehr setzte er es durch, dass die heimische, die Ungarische Industrie, Vortheile erlangte, welche die grössere Leistungfähigkeit fremder Industrien für den Ungarischen Markt vollständig paralysirte. Er war ein Mann der That, ein energischer Neuerer, der in seinem Aktionsdrange über manche Rücksichten sich hinwegsetzte, die eine bedächtigere Natur zum Einhalten bewogen hätten.

Der Abschluss der Handelsverträge und die in denselben stipulirte Gleichheit der Behandlung aller Transporte auf den Eisenbahnen hat dieser Richtung seiner Thätigkeit ein Ziel gesetzt und seine Popularität, die zu fast maassloser Höhe gestiegen war, hat hierdurch einigermaassen gelitten. Es ist ihm erspart geblieben, die Enttäuschung in ihrer Herbigkeit zu erleben. Vor wenigen Wochen erkrankte er, um sich nicht wieder zu erheben. Die umgestüme Arbeit hat ihn aufgerieben. Auch wenn er das akute Leiden, das ihn niedergeworfen, überstanden hätte, würde er nie mehr arbeitsfähig geworden sein.

Die Spuren seines Wirkens werden vielleicht von der Zeit verwischt werden, in der Geschichte Ungarns aber wird sein Bild fortbestehen, als Beispiel und Zeugniss, was ein einzelner Mann mit unermüdlicher Thatkraft, mit rastloser Energie vermag!

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bauinspektor Kloos, bisher in Betzdorf, ist als Vorsteher der neuen Haupt-Wagenwerkstätte nach Oberhausen versetzt worden.

Badische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind die Bahn-Bauinspektoren Tobias Wolff in Konstanz zum Baurath, Otto Straub in Eberbach und Wilhelm Hormuth in Villingen zu Oberingenieuren.

Versetzt ist der Bahn-Bauinspektor, Oberingenieur Friedrich Freiherr von Teuffel in Bruchsal nach Karlsruhe und der Bahn-Bauinspektor Friedrich Wenner in Lauda nach Bruchsal.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau. Am 16. Mai d. J. wird die Strecke Poppschütz - Waltersdorf der Nebenbahn Neusalz-Freystadt-Waltersdorf bezw. Reisicht für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Neue Verkehrsstellen sind auf dieser Reststrecke nicht belegen. Vom gleichen Zeitpunkte ab wird auch die Strecke Freystadt Ndr./Schl.-Poppschütz für den Personenverkehr eröffnet. Der Bahnhof Neustädtel und die Haltestellen Döringau und Poppschütz fertigen daher von diesem Tage ab auch Personen und Reisegepäck ab. Der Eil- und Stückgutverkehr wird auf diesen Verkehrsstellen erst später nach Fertigstellung der Hochbauten eingerichtet werden. Dem Personenverkehr dienen die in dem auf allen Stationen aushängenden Sommerfahrplan vom 1. Mai d. J. angegebenen Züge und gelangen nur Fahrkarten 2. bis 4. Wagenklasse zur Ausgabe. Diese Strecke wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Glogau unterstellt.

Die mit Eröffnung dieser Abkürzungsstrecke im Binnenverkehr eintretenden Frachtermässigungen zwischen den nördlich von Poppschütz (einschliesslich) und südlich von Waltersdorf (einschliesslich) belegenen Stationen enthält der am 16. Mai d. J. erscheinende Nachtrag IV zum Binnen-Gütertarife. In denselben sind ferner aufgenommen Entfernungen und Frachtsätze für die bereits eröffneten Haltestellen Poremba und Taczanow, sowie für die später zu eröffnende Haltestelle Gross-Chelm, die durch die Aufnahme des bisherigen Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter als Spezialtarif in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I bezw. in das Tarifschema erforderlichen Aenderungen der Stations-Tariftabellen und Ausnahmetarife, Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 2 für Holz durch Aufnahme von Taczanow und der durch Eröffnung der Strecke Poppschütz-Waltersdorf erforderlichen Abänderungen, sowie Ermässigungen für Cüstriner Vorstadt. Ausserdem enthält der Nachtrag die bereits bekannt gemachten und durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Tarif für die Nebengebühren, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife 5 für rohe Steine (Aufnahme von Crummendorf), 9 für Eisenerze etc. (Aufnahme von Frauenwaldau, Lammsdorf, Malapane und Rückers-Reinerz), 17 für geringwerthige Massenartikel (Aufnahme von Haus- und Strassenkehricht) und die bei den Ausnahmetarifen 5 (Steine), 9 (Eisenerze etc.), 15 (Wegebaumaterialien) und 17² (Erden) wegen Frachtberechnung nach dem Ladegewicht erlassenen Vorschriften. Abdrücke dieses Nachtrags können durch die Stationskassen zum Preise von 0,25 ℳ bezogen werden. Die ermässigten Ausnahmefrachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen und Koks nach den Verkehrsstellen Döringau, Neustädtel und Poppschütz sind bei den betheiligten Dienststellen sowie in unserem Verkehrsbüreau zu erfragen.

Breslau, den 10. Mai 1892. (878)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach. Am 15. Mai d. J. werden die an der vorbezeichneten Neubaustrecke belegenen Stationen Rohnstadt und Laubuseschbach dem Betriebe übergeben.

Dieselben kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zunächst nur bis zur Anschlussstation Weilburg (einschliesslich) in direkte Verbindung.

Für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr werden dieselben sofort in alle Staatsbahngüter- etc. Tarife aufgenommen; die Aufnahme der genannten Stationen in die Tarife für den Verkehr mit anderen Eisenbahnen erfolgt insoweit, als ein Bedürfniss für diese Tarifmaassnahme vorliegt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilt auf Befragen das diesseitige Verkehrsbüreau. (879)

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1892.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die in dem Ausnahmetarife für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Bromberg etc. vom 1. Oktober 1884 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Ostpreussischen Südbahn werden am 1. August d. J. aufgehoben.

Berlin, den 7. Mai 1892. (880MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen für Massengüter. Die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen, welche bereits für die nach dem allgemeinen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel abgefertigten Sendungen von Mergel, Schlick, Schlamm und Schlacken in Geltung ist, wird vom 1. August d. J. ab auf die Sendungen in diesen Artikeln ausgedehnt, deren Abfertigung auf Grund derjenigen besonderen Ausnahmetarife erfolgt, welche hierfür im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen unter einander sowie mit den übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehen. Ausgenommen hiervon sind bis auf weiteres Sendungen in Rede stehender Art im Verkehr mit den Stationen der Main-Neckarbahn, sowie diejenigen Schlicksendungen, für welche die Frachtberechnung nach der Zahl der Achsen der verwendeten Eisenbahnwagen erfolgt. Nähere Auskunft über die hierbei in Betracht kommenden einzelnen Ausnahmetarife ertheilen auf Verlangen die Dienststellen der betheiligten Bahnverwaltungen.

Berlin, den 6. Mai 1892. (881MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Die seit 3. Dezember v. J. bestehenden Frachtsätze für Eisenbahnwagen von Prag-Smichow trs. nach Sosnowice treten mit Ablauf des Monats Juni d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 13. Mai 1892. (882)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Breslau-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen. Zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Breslau-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. April 1891 tritt am 16. Mai l. J. der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Angern, Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Lübbow und Watenstedt des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Neustädtel und Poppschütz des Direktionsbezirks Breslau. Die Entfernungen für Lübbow treten erst mit dem Tage der Einrichtung dieser Station für den Güterverkehr, welche besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 10. Mai 1892. (883)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 18. März und 5. April d. J. veröffentlichen wir, dass die vom 1. Juni d. J. ab gültigen Hefte 5 und 6 des Verbands-Gütertarifs durch die Verbandsstationen bezogen werden können.

Dresden, den 10. Mai 1892. (884)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. d. Mts. treten im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und den Stationen Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn — soweit dieselben in den Verkehr einbezogen — andererseits die für die gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. bestehenden Tarifkilometer und Frachtsätze in Geltung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 9. Mai 1892. (885)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 16. Mai 1892 gelangt der Nachtrag II zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** zur Einführung. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen bezüglich Eröffnung der Neubaustrecke Lublinitz-Herby des Bezirks Breslau, der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen unter II. D,
b) neue Entfernungen für die Haltestellen: Breitenheide, Hartmannsfeld und Jeseritz des Bezirks Bromberg und für die Haltestellen: Gross-Chelm, Poremba und Taczanow des Bezirks Breslau, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecke: Neustädtel-Dohna des Bezirks Breslau und Aufnahme der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Tarif,
c) Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für bestimmte Stückgüter, 1 (2) für Stückgüter zur Ausfuhr über See, 2 A und 2 B (3 A und 3 B) für Getreide usw., für Spiritus und Sprit zur überseeischen Ausfuhr, für gebrannte Steine, Pflastersteine usw., Wegebaumaterialien und Düngemittel,
d) einen neuen Ausnahmetarif für Holz, Europäisches, des Spezialtarifs II,
e) einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr und zum Schiffsbau,
f) Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke: Gr. Christinenberg-Wollin/Cammin i. Pm. des Bezirks Bromberg kommen erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Strecke und die Entfernungen für Gross-Chelm des Bezirks Breslau erst von einem späteren Zeitpunkt ab, welcher noch mitgetheilt werden wird, zur Anwendung.

Infolge Einführung des neuen Holz-Ausnahmetarifs treten vielfache Ermässigungen ein, soweit jedoch für den Verkehr mit den Stationen der Strecke: Kaulsdorf-Landsberg a. W. Erhöhungen vorkommen, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September 1892 in Kraft.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 28. April 1892. (886)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtberechnung nach dem Wagenladegewicht bei Massengütern. Soweit die Anwendung der im Lokal- und im Wechselverkehr der Deutschen Eisenbahnen untereinander, sowie im Verkehr derselben mit ausländischen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für

a) Steinkohlen, Braunkohlen und Brikets (in Sonderzügen und in Sendungen von mindestens 45 bezw. 35 und 25 t),
b) Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies, Kupfererzabbrände, Braunstein und Eisenschlacken,
c) Schwefelkies,
d) Wegebaumaterialien,
e) Erde, Kies, Grand, Sand, Schlackensand, Mergel, Lehm, Thon, Pfeifenerde, Schlick und Schlamm,
f) Steine des Spezialtarifs III, Glas- und Thonscherben und Glasbrocken

von der Frachtberechnung nach dem Wagenladegewicht abhängig gemacht ist, erfährt diese Bedingung vom 15. d. Mts. ab eine Erleichterung dahin, dass bei Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10 aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5 aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet wird, sofern sich nicht das — anderenfalls der Frachtberechnung zu Grunde zu legende — wirklich verladene Gewicht höher stellt.

Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 7. Mai 1892. (887)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Berlin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. kommen Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Pflastersteinen von Cunewalde nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen zur Einführung. Ueber diese Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Dresden, den 4. Mai 1892. (888)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ab finden die Frachtsätze der im inneren Badischen Verkehr bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen von Mannheim etc. nach Waghäusel, ferner für Schieferthon, rohe Kalksteine und Kalksteinschotter bei Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 000 kg nur unter der Bedingung Anwendung, dass die Fracht für das volle Ladegewicht der gestellten Wagen berechnet wird, sofern nicht die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs III sich billiger stellt.

Karlsruhe, 7. Mai 1892. (889)
Generaldirektion.

Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 15. Mai 1892 tritt zum Gütertarif der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen und öffentlichen Anschlussgeleisen, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen etc., der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der allgemeinen Kilometer-Tariftabellen, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife, ferner Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, abgeänderte Entfernungen für Station Mahlow (Militärbahnhof), neue Entfernungen für Station Marienfelde (Militärbahnhof) und Berichtigungen.

Soweit durch den Nachtrag VI Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze etc. herbeigeführt werden, treten diese Erhöhungen erst am 15. August d. J. in Kraft.

Erfurt, den 10. Mai 1892. (890)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** findet vom 15. d. Mts. an eine direkte Abfertigung zwischen Sauerlach und Cassel, Ober- sowie Unterstadt, für Europäisches Stammholz zum Ausnahmefrachtsatz von 1,62 ℳ für 100 kg statt.

Hannover, den 11. Mai 1892. (891)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Getreide, Malz und Hülsenfrüchte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Rausnitz-Slawikowitz	172 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Rausnitz-Slawikowitz	167 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Rausnitz-Slawikowitz	208 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag 10 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 10. Mai 1892. (892)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr Für Getreide, Malz und Hülsenfrüchte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Aujezd-Luhatschowitz	195 ℳ *)
Brünn	141 „
Budigsdorf	141 „
Hohenstadt	141 „
Hradschowitz	187 „
Krenowitz	154 „
Landskron	147 „
Littau	148 „
Moravican	141 „
Müglitz	141 „
Neudorf bei M.-Ostra	183 „
Poppowitz	184 „
Rausnitz-St.	157 „
Schwarzbach	141 „
Sokolnitz	150 „
Stefanau	141 „
Ung.-Brod	192 „
Ung.-Ostra	183 „
Wessely a. d. M.	183 „

Obige Frachtsätze ermässigen sich im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag um 5 ℳ pro 100 kg und erhöhen sich im Verkehre mit Dresden-Elbkai um 36 ℳ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ pro 100 kg beträgt.

*) Für Aussig - Landungsplatz bleibt der bestehende billigere Frachtsatz in Gültigkeit.

Wien, am 10. Mai 1892. (893)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines Nachtrages. Mit Gültigkeit vom 1. Juni n. St. 1892 tritt der III. Nachtrag zum Tarife vom 1. April n. St. 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Aenderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 1 B (Sammelgut);
b) neuberechnete Frachtsätze für den Ausnahmetarif 8 B (Rübensamen);
c) Einbeziehung der Station Groschowitz in den Ausnahmetarif 9 (Cement);
d) Aenderung von Stationsnamen und
e) Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können von den betheiligten Bahnen um den Preis von 10 kr. Oe. W. = 20 ℳ pro Stück käuflich bezogen werden.

Wien, am 7. Mai 1892. (894)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
auch namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 18. Mai 1892 ab werden die Schlafwagen der Schnellzüge 61 und 62 von Berlin bis Warschau und zurück laufen.

Der Preis für die Schlafwagenkarte beträgt für die einmalige Fahrt in

	I. Kl.	II. Kl.
für die Bahnstrecke von Berlin bis Warschau oder umgekehrt	10 ℳ	8 ℳ

Vorausbestellungen auf Schlafplätze für die Richtung von Warschau werden von dem Bahnhofsvorstande zu Warschau gegen Entrichtung des Preises und einer Vormerkungsgebühr von 50 ℳ entgegengenommen. In Betreff der Richtung von Berlin tritt eine Aenderung nicht ein.

Bromberg, den 8. Mai 1892. (895)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 70 m rothem und 100 m braunem Plüsch nebst zugehöriger Platt- und Nahtschnur soll vergeben werden. Angebote beliebe man unter Mitsendung von Mustern längstens bis zum 24. d. Mts. an die unterzeichnete Dienststelle franko einzusenden, woselbst die Bedingungen auch eingesehen werden können.

Giessen, am 10. Mai 1892. (896)

Grossherzogliche Magazinsverwaltung.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von

A. 54 Personenwagen für die Wannseebahn,
B. 170 Stück Wagenradsätzen,
C. 324 „ Tragfedern } für Wagen
270 „ Spiralfedern }

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen die gebührenfreie Einsendung von 3,0 ℳ für A, von 1,50 ℳ für B und von 1,0 ℳ für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 24. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr für die Wagen, Vormittags 12 Uhr für die Radsätze und Vormittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 9. Mai 1892. (897)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein Bautechniker, der sich der Bahnmeisterkarriere im Eisenbahndienste zu widmen wünscht, kann bei genügender Befähigung sofort Stellung erhalten. Anfangsgehalt nach Vereinbarung und bei entsprechenden Leistungen Anwartschaft auf dauernde Anstellung mit Pensionsberechtigung. Meldungen unter Beifügung einer Abschrift der Zeugnisse und einer Beschreibung des Lebenslaufes sind bis zum 20. Mai d. J. zu richten unter G. D. 15 an Rudolf Mosse, Dortmund.

Ein **intelligenter Ingenieur,** welcher fähig ist, **Verhandlungen mit dem Publikum** zu führen, wird unter guten Einkommens-Verhältnissen zu engagiren gesucht. Erwünscht sind Kenntnisse im Weichenbau und Wagenbau sowie möglichst in Terrainaufnahme.

Gefällige Offerten werden an **Rudolf Mosse, Berlin SW.** sub **J. Y. 9817** erbeten.

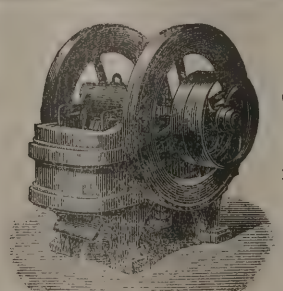
Ein im Amte befindlicher Eisenbahn-Stations- und Güter-Vorsteher, 35 Jahre alt, sucht Stellung als Betriebs- oder Verkehrs-Controleur bei einer Privat-Eisenbahn. Gefällige Offerten M. H. 707 postlagernd Königsberg i Pr. Hauptpostamt.

Für eine grössere **Eisenbahn** in **Südamerika** zum baldigen Eintritt gesucht:

1 erfahrener Locomotivführer,
1 tüchtiger, auch Klempnerei verstehender Kupferschmied,
3 mit Locomotiv - Reparatur durchaus vertraute Maschinenschlosser.

Unverheirathete bevorzugt.

Schriftliche Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und der Zeugnisse an Rudolf Mosse, Dortmund, unter B. 16.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 39. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Mai 1892.

Inhalt:

Das Japanische Verkehrswesen.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Kleinbahnen.
Zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten.
Unfälle im Monat März d. J.
Betriebseröffnungen.
Eröffnungen und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Halberstadt-Blankenburger E.
Weimar-Geraer Eisenbahn.
Projektirte elektrische Bahn Charlottenburg-Berlin.
Polizeiliche Vorschriften im Verkehr nach Belgien.
Export über See nach ausserdeutschen Ländern.
Allgem. Lokal- u. Strassenb.-G.
Berliner Pferdeeisenbahn-Ges.
Bremer Strassenbahn.
Heidelberger Strassen- u. Bergbahngesellschaft.
Potsdamer Strassenbahn.
Riesaer Strassenbahn.
Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft.
Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.
Aus der Schweiz:
Waldenburgerbahn.
Zürichbergbahn.
Vereinigte Schweizerbahnen.
Schweizerische Centralbahn.
Elektrische Bahn Sissach-Gelterkinden.
Drahtseilbahn Biel-Magglingen.
Gotthardbahn.
Strassenbahn Genf-Veyrier.
Schweizerische Tramwayges
Aus Italien:
Tram-, Seil- und elektr. Bahnen.
Jahresberichte für 1891.
Lokalbahngesetz.
Personalnachrichten.
Aus Grossbritannien:
Strecke Chesterfield-Brighton.
Neue Londoner Untergrundb.
Vorlage der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn.
Der Kohlenhandel in Südwales
Entwickelung der Dampferlinien Newhaven-Dieppe.
Die Zahl der Pferde im Londoner Speditionsgeschäft.
Waverleybahnhof in Edinburg.
40 neue Eilzuglokomotiven.
Aus Nordamerika:
Eisen- und Stahlwerke der Vereinigten Staaten in 1891.
Elektrische Eisenbahn zwischen Chicago und St Louis.
Einnahmen der Eisenbahnen im Februar d. J.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 25/2. 1892.
Verschiedenes:
Einführung d. mitteleuropäischen Einheitszeit in Württemberg.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- und Gepäckverkehr.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Japanische Verkehrswesen.*)

Japan besteht im wesentlichen aus den vier grossen Inseln: Jesso oder Hokkaido im Norden, Hondo oder Nippon in der Mitte und Sikoku sowie Kiusiu im Süden. Bei der gebirgigen Natur des Innern gibt es nur wenige grössere Ebenen; die grösste ist das Flachland um Tokio, welches Kwanto genannt wird. Auch Hochebenen von einigem Umfange sind selten, weil der Grat der Gebirge meist zu scharf und ihr Abhang in der Regel zu steil ist, als dass die Ackerkrume haften bliebe. Infolge dieser Bodengestaltung drängen sich Ackerbau und Bevölkerung an der Küste und in den Flussthälern zusammen, während das Bergland nur spärlich besiedelt ist. Leidliche Landwege gab es daher bis vor kurzem nur in der Küstenebene; sobald man dagegen in die Berge des Innern vordringt oder an die zahlreichen Stellen kommt, wo das Gebirge steil zum Meere abfällt, zieht sich der Weg in steilen Steigungen unablässig bergauf und bergab, da man ihn nicht in der dem Reisbau vorbehaltenen Thalsohle, sondern an den Abhängen oder auf dem Rücken der Berge entlang geführt hat. Wegen dieser gebirgigen Natur des Landes können auch die Flüsse wenig für den Verkehr benutzt werden, da ihr Ober- und Mittellauf zu reissend, der kurze Unterlauf aber meistens versandet ist; eine Ausnahme machen nur der nördlich von Tokio an der Ostküste mündende Tonegawa, der bei Niigata an der Westküste mündende Sinanogawa und der in die Sendaibucht der Ostküste mündende Kitanogawa. In der Ebene von Tokio hat man die verschiedenen schiffbaren Flüsse durch Kanäle verbunden und auch in Osaka dienen zahlreiche Kanäle dem grossstädtischen Güterverkehr. Die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Landbeförderung hat auch bewirkt, dass die Flüsse auch unter ungünstigen Verhältnissen zum Verkehr benutzt werden, indem man in langen, flachen Booten, die später in mühseliger Arbeit wieder hinaufgeschleppt werden, bisweilen mit einer Geschwindigkeit von 14 km in der Stunde den reissenden Fluss hinabschiesst. Wo die Berge abgeholzt sind, führen die Flüsse infolge der heftigen Regengüsse solche Massen von Sand und Schutt mit sich, dass sie ihr Bett immer mehr erhöhen. Das Flussbett liegt dann höher als das angrenzende Land und bildet ein so arges Verkehrshinderniss, dass man beispielsweise in der Gegend von Osaka die Eisenbahn mehrfach im Tunnel darunter hat wegführen müssen. Von den Binnenseen hat für den Verkehr nur der Biwasee Bedeutung; er ist durch einen 1890 eröffneten und durch zwei Tunnel führenden Kanal mit Kioto verbunden worden.

So ist Japan durch seine Bodenbildung und durch seine starke Küstenentwickelung auch für den Binnenverkehr vor allem auf das Meer hingewiesen. Indessen ist es auch in dieser Hinsicht nicht so begünstigt, wie man denken könnte; denn es ist verhältnissmässig arm an geschützten, besonders für grössere Seeschiffe brauchbaren Häfen. Namentlich gilt dies für die Nordinsel Jesso, ferner für die Nordwest- und Westküste der Hauptinsel Nippon, sowie für deren Ostküste bis zur Tokiobucht herab. Besser sieht es damit im Süden aus und eine vorzüglich geschützte Wasserstrasse ist die zwischen dem Süden der Hauptinsel sowie zwischen den Inseln Sikoku und Kiusiu gelegene Inlandsee oder das Japanische Mittelmeer, das diese drei Inseln nicht trennt, sondern verbindet. Der Schutz der Inlandsee wird um so mehr geschätzt, weil die Schiffahrt

*) Bezüglich der allgemeinen Verhältnisse lehnt sich der nachstehende Aufsatz im wesentlichen an einen Vortrag von Dr. Karl Rathgen, der am 6. Februar d. J. vor der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin gehalten und in deren „Verhandlungen“ (Nr. 2/3 des Jahrg. 1892) abgedruckt wurde, an.

an den freien Küsten durch heftige Strömungen, noch mehr durch die furchtbaren Wirbelstürme und im Norden auch durch dichte Nebel gefährdet ist.

Aber mehr noch als an den natürlichen Verhältnissen lag es an der allgemeinen wirthschaftlichen Entwickelung Japans, dass der Waarenverkehr im Lande unbedeutend war; denn Japan stand und steht zum Theil noch heute auf der Stufe der Natural- oder Hauswirthschaft, wobei es wenig zu befördern gibt und auch kein grosses Bedürfniss nach Verkehrsmitteln vorhanden ist. Die wichtigsten Lebensmittel, seine Kleidung, sein Hausgeräth erzeugt oder verfertigt der Bauer selbst und seine Steuern entrichtet er in Früchten, so dass der Austausch eigenartiger Erzeugnisse der verschiedenen Landestheile bei der im wesentlichen gleichartigen Kultur des ganzen Landes sehr unbedeutend war. Er beschränkte sich darauf, dass Zucker aus dem Süden nach dem Norden ging, woher Fische und Fischdünger zurückkamen, und dass Salz von der Küste ins Innere und namentlich Seide von dort nach der Küste befördert wurde.

Zu der geringen Entwickelung des Verkehrswesens in Japan vor der Eröffnung des Landes haben aber auch die politischen Zustände beigetragen. Mit dem Auslande war, abgesehen von dem unbedeutenden Handel der Holländer und Chinesen in Nagasaki, aller Verkehr verboten und um jeden überseeischen Verkehr zu verhüten, die Grösse der Seeschiffe beschränkt. Im Innern war der Waarenverkehr an unbequeme Strassenzüge gebunden, um die einzelnen Lehnsherren nicht zu sehr erstarken zu lassen, um den Gebieten der mit dem Reichsoberhaupt verwandten Fürsten gewisse Verkehrszweige zu erhalten, überhaupt um die hergebrachte Ordnung nicht stören zu lassen. Es bestand also weder ein starkes wirthschaftliches Bedürfniss noch auch das Bestreben nach Hebung des Güterverkehrs. Einigermaassen entwickelt war nur die Küstenschifffahrt, die auf ihren langsamen, schwerfälligen Fahrzeugen einen beschränkten Güteraustausch bewirkte, namentlich die grossen Städte wie Jedo (Tokio) und Osaka mit Lebensmitteln versorgte.

Der Nachrichtenverkehr stand bereits auf einer etwas höheren Stufe. Die nach Chinesischem Muster eingerichtete Staatspost diente allerdings nur der Reichsregierung, doch unterhielten die Landesherren zwischen Jedo und ihrer Herrschaft einen eigenen Kurierdienst und auf den Hauptstrassenzügen waren schon seit Anfang des 17. Jahrhunderts eine staatlich konzessionirte, durch Boten besorgte Briefpost, später auch ganz private kaufmännische Botenposten eingerichtet. Seit 1869 ist die Telegraphie eingeführt, 1871 wurde das Postwesen nach Europäischem Muster eingerichtet und neuerdings ist auch der Fernsprecher zur Geltung gelangt.

Anders als mit dem Waarenverkehr stand es mit dem Personenverkehr; denn die Japaner sind schon vor Eröffnung der Landes ein reiselustiges Volk gewesen. Zwei Dinge haben zur Entwickelung des Reisens und zur Förderung der dafür bestimmten Einrichtungen erheblich beigetragen. Einerseits waren nämlich alle Landesfürsten verpflichtet, ausser in ihrer Landeshauptstadt eine Residenz in Jedo zu unterhalten, wo sie selbst ein Jahr um das andere, ihre Frauen und Kinder sich dauernd aufhalten mussten; diese jährlichen Reisen der Fürsten, sowie die häufigen Reisen ihrer Beamten von und nach der Hauptstadt erzeugten auf den Hauptlandstrassen einen recht bedeutenden Verkehr und gaben zur Errichtung vortrefflicher grosser Gasthäuser Anlass. Für die Massen wichtiger waren die Wallfahrten nach berühmten Tempeln, nach Gräbern von Heiligen und nach den Gipfeln hoher Berge. Diese Reisen wurden fast ausschliesslich zu Fuss ausgeführt; wer nicht gehen konnte, sass auf einem Packpferd oder wurde in einer Sänfte getragen. Dementsprechend waren die meisten Wege mehr oder weniger schmale Fusspfade, bei denen durch Fähren zwischen zwei Flussufern und durch Hängebrücken zwischen den Rändern einer Gebirgsschlucht die Verbindung hergestellt wurde.

Als Japan sich dem fremden Einfluss öffnete und die Japaner einzusehen anfingen, wie sehr ihnen die Europäer technisch überlegen seien, da waren es neben den Waffen vor allem die modernen Verkehrsmittel, die ihnen in die Augen fielen. Schon 1862 kauften einzelne Landesherren im Süden Europäische Schiffe, die sie zu Kriegsschiffen zurichteten und bei dem Bürgerkriege 1868/69, der zum Umsturz der alten Verfassung und Errichtung einer neuen Ordnung führte, spielten die Kriegsschiffe Europäischer Bauart schon eine gewisse Rolle. Um dieselbe Zeit beginnt auch die Verwendung von Europäisch gebauten Schiffen für den öffentlichen Verkehr; das erste Dampfschiffsunternehmen wurde 1869 von dem Tosaner Jwasaki Jataro begründet und erhielt 1875 eine weitgehende Staatsunterstützung, weil man das Verkehrswesen vom Auslande unabhängig machen wollte. Im Jahre 1883 zerfiel die Regierung mit der Mitsu Bischi-Gesellschaft und gründete ein Wettbewerbsunternehmen, das aber bereits 1885 mit der ursprünglichen Gesellschaft zu der „Japanischen Eisenbahngesellschaft“ (Nippon Jusen Kwaischa) verschmolzen wurde. Dieses Unternehmen erhielt zuerst eine 8 % Zinsengewähr und später eine feste 8 % Beihilfe, und unterhält regelmässige Dampferfahrten von Jokohama über Kobe, Simonoseki und Nagasaki nach Schanghai, von Kobe über Nagasaki, Fusan und Gensan nach Wladiwostock (im Winter nur bis Gensan), von Kobe über Nagasaki, Chemulpo und Tschifu nach Tientsin im Sommer mit Anschluss nach Niutschuan, endlich im Sommer von Schanghai über Tschifu, Chemulpo, Nagasaki, Fusan und Gensan nach Wladiwostock. Vorübergehend bestand auch eine regelmässige Linie nach Hongkong; nach Bedarf entsendet die Gesellschaft ihre Schiffe in den Stillen Ozean südlich bis Honolulu und hat sich 1891 zur Errichtung einer regelmässigen Dampferlinie nach Sidney in Australien entschlossen. Schliesslich unterhält die Gesellschaft eine regelmässige Küstenschifffahrt zu beiden Seiten des ganzen langgestreckten Inselreiches. Sie besitzt 47 Dampfer mit 64 621 t Gehalt, und zwar einen mit mehr als 3 000 t, 9 mit mehr als 2 000 t und 20 mit mehr als 1 000 t; von diesen Schiffen werden 18 von Ausländern, hauptsächlich Engländern und Amerikanern, die übrigen von Japanischen Kapitänen befehligt, doch sind auch sehr viele Maschinisten und Offiziere Ausländer. Diese Gesellschaft lässt übrigens den Postdampfern Englands, Frankreichs, Deutschlands und Amerikas bei der Vermittelung des Verkehrs mit dem Auslande noch ein weites Feld der Thätigkeit.

Während die grossen Japanischen Dampfer ihre Herstellung dem direkten Einwirken der Regierung verdanken, hat das Verkehrsbedürfniss eine zahlreiche Flotte von kleinen Dampfern und Segelschiffen Europäischer Bauart ins Leben gerufen. Die kleinen Schoner laufen jeden noch so unbedeutenden Hafen an, um die geringen Waarenmengen, die für grosse Schiffe das Anlegen nicht lohnend machen, aufzunehmen. Die kleinen, sehr einfach eingerichteten Küstendampfer dienen hauptsächlich dem Personen- und erst in zweiter Linie dem Güterverkehr; sie beschränken sich auf geschützte Küstenstrecken, wie die Tokiobucht, die Owaribucht, die Küste südlich von Nagasaki, besonders aber die Inlandsee, die nach allen Richtungen von diesen, meist von Osaka ausgehenden Schiffchen durchfurcht wird. Durch diese Schiffe Europäischer Bauart sind übrigens die schwerfälligen einheimischen Dschunken keineswegs verdrängt; auf den anfangs in ihrer Zahl wahrnehmbaren Rückgang ist bereits ein Stillstand gefolgt. Indessen ziehen sie sich mehr und mehr von der offenen Westküste nach der geschützten Inlandsee und Tokiobucht.

Auffallender noch als die Hebung des Seeverkehrs ist die Entwickelung der Verkehrswege und Beförderungsmittel auf dem Lande. Viel ist für die Verbesserung der Landwege geschehen, doch bieten die Bodengestaltung, die Erdbeben, Wirbelstürme und ungeheuren Regengüsse gewaltige Schwierigkeiten und zerstören oft in kurzer Zeit das Geschaffene wieder. Bei den Wegebauten handelt es sich in der Hauptsache um die altbegangenen Pfade, die durch Brückenbauten, bessere Ueberwindung der Steigungen usw. fahrbar gemacht werden; gesetzmässig sollen die Staatsstrassen 9 bis 12 m Fahrbreite erhalten, thatsächlich finden sich auf ihnen aber Strecken, die nur von Packthieren begangen werden und auf denen sich stellenweise gerade nur zwei Packthiere ausweichen können. Aber auch die thatsächliche Fahrbarkeit bezieht sich auf die bescheidenen Abmessungen der in Japan gebräuchlichen Räderfahrzeuge; denn der vierrädrige Wagen ist, abgesehen von einigen grossen Städten und wichtigeren Landstrassen, auch heute noch eine Seltenheit. In geringer Zahl werden zur Güterbeförderung zweirädrige Karren, die mit einem Pferde oder Stier bespannt sind, benutzt; gewöhnlich liefert aber auf Japanischen Landwegen der Mensch selbst die bewegende Kraft zur Fortschaffung von Personen und Waaren.

Am meisten in die Augen fällt der in den letzten Jahren lebhaft geförderte Eisenbahnbau. Schon die alte Regierung hatte den Bau einiger Eisenbahnlinien ins Auge gefasst, doch erst nach Neuordnung der Dinge wurde 1870 zur Ausführung der ersten Eisenbahn Tokio-Jokohama (29 km) geschritten und diese am 12. Juli 1872 eröffnet. Ebenso wie der Staat die erste Bahn gebaut hatte und ihren Betrieb führte, übernahm er auch die Herstellung der nächsten Linien. Am 1. Dezember 1874 eröffnete er eine zweite Bahn von Kobe (Hiogo) nach Osaka (35 km), welche den besten Hafen für überseeische Schiffe (Kobe) mit dem besuchtesten Hafen der Küstenfahrzeuge (Osaka) verbindet. In Verlängerung dieser Linie wurde 1876 die Strecke Osaka-Kioto (43 km) und 1880 die 18 km lange Fortsetzung von Kioto bis Otsu, dem besten Hafen des Biwasees, dem Betriebe übergeben; es stand hier also eine zusammenhängende Bahn von 96 km zur Verfügung und erhielt durch den Dampfschiffsverkehr des Biwasees ihre Fortsetzung. Im Jahre 1884 wurde die 79 km lange Staatsbahn von Tsuruga an der Westküste über Nagahama am Biwasee nach Ogaki eröffnet und dadurch eine vereinigte Eisenbahn- und Dampfschiffsverbindung zwischen der Ost- und Westküste geschaffen; doch hatte sie zunächst wenigstens fast nur für

den Personenverkehr Werth, da der Güterverkehr die wiederholt nöthige Umladung nicht vertragen kann.

Es sind nicht sowohl wirthschaftliche, als militärisch-politische Gründe gewesen, die zur Ausgestaltung des Japanischen Eisenbahnnetzes drängten. Bei kriegerischen Verwickelungen konnte nämlich leicht die Seeverbindung gestört und damit jeder schnelle Verkehr zwischen den einzelnen Theilen des so langgestreckten Landes unterbrochen werden. Der auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues etwa seit 1880 unternommene neue Anlauf hing mit den Maassregeln zur Verstärkung von Heer und Flotte und zur Verbesserung der Küstenbefestigung zusammen; es kam darauf an, die Hauptstadt Tokio zunächst mit Kioto im Südwesten, alsdann mit der Westküste und endlich mit dem Norden zu verbinden. Dementsprechend sollte nach dem ursprünglichen Plane eine Nordbahn von Tokio über Takasaki, Maebaschi, Utsunomija und Sendai nach Aomori an der Nordküste der Nipponinsel führen, von dieser in Takasaki eine Westbahn abzweigen und über Jokogawa, den Usuipass, Karuizawa und Nagano in Naoetsu die Westküste erreichen, von der Westbahn endlich zwischen Karuizawa und Nagano eine Südwestbahn abzweigen und über Matsumoto, sowie Ogaki der Gebirgsstrasse Nakasendo bis Kioto folgen. Die verhältnissmässig leicht auszuführende Nordbahn überliess der Staat einer Gesellschaft, von der später die Rede sein wird; er selbst musste sich entschliessen, die durch wilde Gebirgsgegenden führende West- und Südwestbahn herzustellen. Bei näherer Untersuchung stellten sich aber die Schwierigkeiten der beschlossenen Nakasendobahn heraus, so dass man im Sommer 1886 den ganzen Entwurf über den Haufen warf und der Küstenstrasse von Tokio nach Kioto, dem Tokaido, zu folgen beschloss. Das war allerdings sehr viel leichter und weniger kostspielig, da man an wesentlichen Schwierigkeiten hier nur den Gebirgsübergang zwischen Jokohama und dem Fusijama, sowie einige grosse Brücken zu überwinden hatte; dafür tritt aber der militärische Gesichtspunkt ganz zurück, denn die Tokaidobahn führt zuweilen unmittelbar am Meer entlang und gerade einige der grössten Brücken liegen im Schussbereich jedes beliebigen Kriegsschiffes. Zunächst eröffnete man von der Tokaidobahn im Sommer 1887 die Strecke von Ogaki nach Nagoja an der Owaribucht und stellte damit die erste und bisher einzige ununterbrochene Schienenverbindung zwischen beiden Küsten her; es folgte dann die Eröffnung der Anschlussstrecke Nagoja-Hamamatsu. Gleichzeitig war der Bau von Jokohama aus in Angriff genommen worden, so dass im Jahre 1888 nacheinander die Strecken Jokohama-Kodzu und Kodzu-Sidsuoka dem Verkehre übergeben werden konnten. Am 15. April 1889 wurde das Bindeglied Sidsuoka-Hamamatsu und am 1. Juli 1889 das Bindeglied Nagahama-Otsu eröffnet, so dass sich die Tokaidobahn im Sommer 1889 ganz im Betriebe befand; sie führt nun von Tokio über Sinagawa, Jokohama, Osuna, Kodzu, Numadsu, Sidsuoka, Hamamatsu, Nagoja, Kusatsu, Gifu, Ogaki, Nagahama, Otsu, Kioto und Osaka nach Kobe, entsendet Zweigbahnen von Osuna nach dem Kriegshafen Jokosuka, von Gifu nach Taketojo und von Nagahama nach Tsuruga und umfasst 710 km.

Die nordwestliche Staatsbahn umfasst die Linien Takasaki-Jokogawa (29 km) und Karuizawa-Noetsu (148 km) und wurde am 1. August 1886 eröffnet. Zwischen Jokogawa und Karuizawa liegt der 1 200 m hohe Usuipass, dessen Ueberschreitung die Ueberwindung eines Höhenunterschiedes von 600 m erfordert; die dadurch in der Eisenbahn vorhandene Lücke ist für den Personenverkehr nothdürftig durch eine 13 km lange Pferdebahn ausgefüllt. Erst im Jahre 1891 sind die Arbeiten an diesem Bindegliede wieder aufgenommen worden, nachdem man sich zur Herstellung einer Abt'schen Zahnradbahn entschlossen hat; die neue Strecke wird bis zum Scheitelpunkt fast durchweg eine Steigung von 1 : 25 und nicht weniger als 25 kurze Tunnel haben.

Zum Bau der Nordbahn bildete sich im Jahre 1880 mit einem Kapitale von 20 000 000 Yen (1 Yen = 3,10 ℳ) die Japanische Eisenbahngesellschaft (Nippon Tetsudo Kwaisha) und erhielt von der Regierung eine 8 % Zinsengewähr für einige Strecken auf 10, für andere auf 20 Jahre. Am 21. Oktober 1883 eröffnete die Gesellschaft die Anfangsstrecke von Tokio über Kawagucki, Shinjiku und Omia nach Takasaki und am 25. Juni 1884 die Fortsetzung Takasaki-Maebaschi; damit hatte sie einschliesslich einer Zweigbahn Ujeno-Akabane 110 km im Betriebe. Es bestand indessen noch keine Verbindung zwischen der Linie der Gesellschaft und der Staatsbahn Tokio-Jokohama, weil erstere im Norden, letztere im Süden von Tokio ausgeht. Ein solcher Anschluss war für die Gesellschaft um so wünschenswerther, als sich der Handelsverkehr heute vorzugsweise in Jokohama, das noch 1859 nur aus wenigen Fischerhütten bestand, abspielt; sie liess daher eine Verbindungsbahn von ihrer Station Kawagucki nach der Staatsbahnstation Sinagawa (20 km) herstellen und übergab sie im März 1885 dem Betriebe. Inzwischen war man zu der Ueberzeugung gekommen, dass es vortheilhafter sei, die Nordbahn nicht von Maebaschi nach Utsunomija weiterzuführen, sondern sie bereits in Omia abzuzweigen und über Ojama, Utsunomija, Siragawa, Fukusima, Siraisi, Sendai, Ichinoseki und Morioka nach Aomori nach der Nordspitze der Hauptinsel zu führen. Von der so geänderten Linie wurde am 16. Juli 1885 die 75 km lange Anfangsstrecke Omia-Utsunomija, im folgenden Jahre die Fortsetzung Utsunomija-Siragawa (81 km), 1888 die 177 km lange Strecke von Siragawa bis Siogama vor Sendai, am 16. April 1890 die Strecke Siogama-Ichinoseki (74 km) und im Herbst 1891 die Reststrecke Ichinoseki-Aomori (314 km) dem Verkehre übergeben. Ausserdem hat die Gesellschaft die Konzession für eine Zweigbahn von Utsunomija nordwestwärts nach dem wegen seines herrlichen Tempelhaines vielbesuchten Wallfahrtsorte Nikko (34 km) erhalten; diese Linie ist wahrscheinlich ebenfalls bereits eröffnet, so dass die Gesellschaft jetzt über ein Netz von 885 km verfügt.

Das Gründungsfieber von 1886/87 hat eine Reihe von Privatbahngesellschaften ins Leben gerufen, von denen die bedeutendste die Sanyo Tetsudo Kwaisha ist; sie verfügt über ein aus 1 300 Antheilscheinen bestehendes Grundkapital von 13 000 000 Yen und wird staatlich unterstützt. Wie die Nippon-Eisenbahn eine Fortsetzung der Staatsbahn von Tokio nach Aomori an der Nordküste bildet, so hat die Sanyo-Eisenbahn die Aufgabe, die Staatsbahn von Kobe aus südwestwärts über Himedsi, Tatsuno, Okajama, Tamaschnia, Fukujama, Onomichi, Mihara und Hirosima nach Simonoseki (485 km) an der Südwestspitze der Nipponinsel fortzusetzen. Am 23. Dezember 1888 eröffnete die Gesellschaft die Anfangsstrecke Kobe-Himedsi (55 km), im Jahre 1889 die Fortsetzung Himedsi-Tatsuno (16 km) und seitdem die fernere Strecke Tatsuno-Onomichi (151 km), während die Reststrecke Onomichi-Simonoseki (264 km) noch zu bauen bleibt.

Ausser den genannten wichtigeren Eisenbahnlinien ist in den letzten Jahren eine Reihe kleiner Bahnen von örtlicher Bedeutung entstanden, von denen die meisten fast nur dem Personenverkehr dienen. An die Nippon-Eisenbahn schliessen davon an: die Kobu-Eisenbahn von Shinjiku westwärts nach Hachoji (37 km), die Mito-Eisenbahn von Ojama nach Mito (68 km) unweit der Ostküste und die Ryomo-Eisenbahn von Ojama westwärts über Kiriu nach Maebaschi (82 km). An die Staatsbahn schliessen an: die Hankai-Eisenbahn von Osaka nach Sakai (10 km), die noch nicht ganz eröffnete Osaka-Eisenbahn von Osaka über Kaschiwabara nach Sakurai nebst Abzweigung von Kira-Imaichi nach Nara (59 km) und die ebenfalls noch nicht völlig dem Betriebe übergebene Kwansai-Eisenbahn von Kusatsu über Mikumo, Tsuge und Yokkaitschi nach Kuwana nebst Zweigbahn Kawarada-Tsu (zusammen 116 km). Die westlich von der Owaribucht gelegene Kwansai-Eisenbahn wird nach ihrer Fertigstellung vielfach von den Jamada-Pilgern benutzt werden, was den Verkehr um so mehr beleben wird, als der Tempel in Jamada nebst seinem herrlichen Hain wenigstens einmal im Leben von jedem Japaner besucht wird.

Ausserdem sind auf der Nipponinsel die Koshin-Eisenbahn von Gotemba nach Matsumoto (212 km) endgültig konzessionirt, ferner die Jamagata-Eisenbahn von Siraisi an der Nippon-Eisenbahn nordwestwärts über Jamagata nach Oishida (126 km), die Hokuriku-Eisenbahn von Tsuruga an der Westküste nordostwärts nach Tojama nebst Zweigbahn Morijama-Fusiki (191 km) und die Sobu-Eisenbahn von Tokio (Hongo) über Sakura nach Jachimata (63 km) vorläufig konzessionirt, endlich die Joetsu-Eisenbahn von Maebaschi an der Nippon-Eisenbahn nordwärts nach Nuttari nebst Zweigbahn Kameda-Sibata (269 km) sowie eine Querbahn von Tamaschmia an der Sanyo-Eisenbahn nach Joneko in Aussicht genommen.

Auf der Nordinsel Jesso baute der Staat in den Jahren 1880—82 eine Kohlenbahn von dem Hafen Temija (Otaru) über Sapporo nach dem Kohlenbecken von Poronai (92 km) und übergab sie 1883 dem öffentlichen Verkehre. Im Jahre 1889 verkaufte er sie für ein Sechstel der Baukosten an die Hokkaido Tanko Tetsudo Kwaisha, die sich gegen Zusicherung staatlicher Zinsengewähr verpflichtete, von Sorachibuto an der Stammbahn eine Linie südwärts nach dem auszubauenden Hafen Mororan, sowie Zweiglinien nach den Kohlenfeldern bei Jubari und Sorachi (zusammen 209 km) herzustellen.

Auf Sikoku sind die Jjo-Eisenbahn von dem auf der Nordwestküste gelegenen Hafen Matsugama nach Mitsuhama (6 km) und die Sanuki-Eisenbahn von dem an der Nordküste gelegenen Hafen Tadotsu nach Kompira und nach Marugame (18 km) im Betriebe. Tadotsu ist der Kreuzungspunkt für die Schifffahrtslinien der Inlandsee und hat auch dadurch eigene Wichtigkeit, dass es der Landungsplatz für den benachbarten berühmten Wallfahrtstempel von Kompira, der Schutzgottheit der Seeleute und Fischer, ist; unter diesen Umständen entwickelt sich ein überaus reges Leben in

seinen Strassen und die Eisenbahn darf auf einen lebhaften Personenverkehr rechnen. Ausserdem ist auf Sikoku die Besshi-Eisenbahn von Niihamaura nach Tachikawagamamura (8 km) in Aussicht genommen.

Auf Kiusiu hat die Kiusiu Tetsudo Kwaisha die Konzession für eine Bahn erhalten, die in Moji gegenüber von Simonoseki beginnt, über Kokura, Hakata, Kurume, Tosu, Kumamoto und Jatsusiro nach Mizusima führen und Zweigbahnen von Kokura nach Giozi, von Tosu über Saga nach Nagasaki und von Arita (Saga) nach Saseho entsenden soll, so dass sich ein Gesammtnetz von 436 km ergibt. Von diesem Netze, das unter Leitung des Königlich Preussischen Baurathes Rumschöttel gebaut wird, wurde die Anfangsstrecke Hakata-Kurume (37 km) im Jahre 1889 und die beiderseitigen Fortsetzungen Hakata-Moji (76 km) und Kurume-Kumamoto (80 km) nebst Zweigbahn Tosu-Saga (26 km) im Jahre 1891 eröffnet. Im Bau befindet sich ausserdem auf Kiusiu die Chiku Ho-Eisenbahn von Wakamatsu nach Jizukamura nebst Zweigbahn Naokatamura-Akaikemura (47 km), während die Hoshui-Eisenbahn von Giozi an der Kiusiu-Eisenbahn nach Yokkaitschi (48 km) konzessionirt ist.

Die Japanischen Eisenbahnen sind bisher fast sämmtlich eingeleisig; eine Ausnahme machen nur die Staatsbahnstrecke Tokio-Jokohama, die seit 1880 zweigeleisig ist, und die Strecke Sinagawa-Omaja der Nippon-Eisenbahn sowie die Staatsbahnstrecke Jokohama-Numadsu, auf denen man seit 1890 mit der Legung des zweiten Geleises begonnen hat. Die Spurweite beträgt durchgehends 1,067 m; nur die Hankai-Eisenbahn (Osaka-Sakai) hat eine Spur von 0,84 m. Die Verkehrsverhältnisse haben sich seit Schaffung des Bahnnetzes nur wenig geändert. Der Güterverkehr hat noch keine erhebliche Bedeutung erlangt; denn bei der noch weit verbreiteten Hauswirthschaft werden Waaren für entferntere Märkte in grösseren Mengen nur selten erzeugt, so dass es nicht viel zu befördern gibt. Dagegen hat sich der Personenverkehr bei der Dichtigkeit der Bevölkerung und ihrer Beweglichkeit schnell entwickelt; von den Einnahmen rühren daher mehr als zwei Drittel aus dem Personenverkehre und noch nicht ein Drittel aus dem Güterverkehre her. Wo der billige Wasserweg zur Verfügung steht, ist dieses Verhältniss noch ungünstiger; so stammte auf der Strecke Tokio-Jokohama 1887/88 nur ein Siebentel der Einnahmen aus dem Güterverkehr, auf der landeinwärts führenden Nippon-Eisenbahn dagegen zwei Fünftel. Die Züge führen meistens drei Klassen und fahren wie in England links; die Fahrkarten werden beim Betreten des Bahnsteiges durchlocht. Eine besondere Gefährdung des Bahnbetriebes liegt in Japan in den ungeheuren Regengüssen und den furchtbaren Erdbeben; so wurde beispielsweise im Herbst 1891 der Verkehr auf den Staatsbahnen durch das Erdbeben auf einer Strecke von 120 km unmöglich gemacht.

So ist das Japanische Eisenbahnwesen zur Zeit gestaltet; sollte indessen der Ende 1891 dem Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Privatbahnen, genehmigt werden, so steht eine bedeutende Umgestaltung in Aussicht. Während sich bekanntlich die Mehrheit der Ende 1891 aufgelösten Kammer grundsätzlich ablehnend gegen alle Anträge der Regierung verhielt, ist nun die Zusammensetzung der anfangs d. J. neu gewählten Kammer derart, dass die Regierung zwar nicht über eine unbedingte Mehrheit verfügt, aber einer wohlwollenden und sachlichen Prüfung ihrer Anträge sicher sein kann; unter diesen Umständen ist die Annahme des Gesetzentwurfes sehr wahrscheinlich. Sein Wortlaut ist folgender:

Art. 1. Da es im öffentlichen Interesse für nothwendig erachtet wird, dass der Staat die gemeinnützigen Anlagen, wie Eisenbahnen, in seinen Händen vereinigt, so wird beschlossen, das ganze durch die verschiedenen Gesellschaften gebaute Eisenbahnnetz gemäss den Bestimmungen des Art. 2 dieses Gesetzes zu verstaatlichen.

Art. 2. Die Regierung hat die Privatbahnen zu Preisen zu verstaatlichen, die entweder den Betrag der für Bau und Betrieb der Bahnen erfolgten Ausgaben oder die gegenwärtig für die Antheilscheine der Gesellschaften gezahlte Summe nicht übersteigen.

Art. 3. Falls indessen die Verstaatlichung aus dem Grunde nicht erfolgen kann, weil der nach dem Marktpreis der drei vorhergehenden Jahre berechnete durchschnittliche Werth der Gesellschaftsantheilscheine entweder den Betrag der für Bau und Betrieb der Bahnen gemachten Ausgaben oder die gegenwärtig für den Antheilschein gezahlte Summe übersteigt, so ist ein neuer Ankaufspreis zwischen der Regierung und den Gesellschaften zu vereinbaren.

Art. 4. Behufs Bestreitung der aus der Verstaatlichung der Privatbahnen erwachsenden Ausgaben wird die Regierung ermächtigt, eine Anleihe bis zum Höchstbetrage von 50 000 000 Yen nach dem Bedürfniss des Augenblicks aufzunehmen. Die Anleihe wird jedesmal, wenn eine Verstaatlichung stattfinden soll, abgeschlossen werden und zwar wird die Regierung den Gesellschaften ihre Schuldverschreibungen als Ankaufspreis übergeben.

Art. 5. Die Zinsen der genannten Schuldverschreibungen werden auf 5 % jährlich festgesetzt.

Art. 6. Jede andere Bestimmung über die zur Verstaatlichung der Privatbahnen dienende Anleihe, die nicht in dem gegenwärtigen Gesetze festgelegt ist, ist in Uebereinstimmung mit dem Kaiserlichen Erlass 66, veröffentlicht im 15. Meijijahre (1886), zu regeln.

Die Regierung hat aus diesem Schritte die Folgerung gezogen, dass es nunmehr ihre Pflicht sei, anstatt der enteigneten Gesellschaften zum Ausbau des Bahnnetzes zu schreiten und dem Abgeordnetenhause zugleich einen bezüglichen Gesetzentwurf unterbreitet. Nach diesem Entwurfe wird der Regierung eine in 9 Jahren zu begebende 5 % Anleihe im Betrage von 35 000 000 Yen bewilligt, die im wesentlichen zum Bau der Linien Hachoji-Kobu (87 km), Mihara-Simonoseki (256 km), Saga-Saseho (66 km), Siraisi-Jamagata-Akita-Aomori (497 km), Tsuruga-Fukui-Kanazawa-Tojama (203 km) und Naoetsu-Niigata-Sibata (177 km) dienen soll. Die Linie Hachoji-Kobu soll die Kobu-Eisenbahn, Mihara-Simonoseki die Sanyo-Eisenbahn, und Saga-Saseho die Kiusiu-Eisenbahn vervollständigen. Die Linie Siraisi-Aomori nimmt den noch nicht ausgeführten Plan der Jamagata-Eisenbahn auf, dehnt ihn aber derartig aus, dass sie auch der bisher sehr vernachlässigten Westküste zu Gute kommt; ebenfalls der Westküste dienen die Linien Tsuruga-Tojama und Naoetsu-Sibata, von denen die erste an die Stelle der Hokuriku-Eisenbahn, die letzte an die Stelle der Joetsu-Eisenbahn tritt. Krenke.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1619 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Aenderung der Bestimmungen in § 26 Abs. 1 (unter d) des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1647 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aenderungen in der Organisation der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1671 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Kleinbahnen.

Bei der Fortsetzung der Berathungen des Gesetzentwurfs über die Bahnen unterster Ordnung in der Kommission des Abgeordnetenhauses wurde der § 4 nach kurzer Debatte unverändert angenommen. § 5 wurde mit Zustimmung der Staatsregierung in folgender Fassung (Antrag Krause) angenommen: „Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, ist der Unternehmer zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegetheiles verpflichtet und hat er für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen. Der Unternehmer hat ferner die Zustimmung des aus Gründen des öffentlichen Rechtes zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen. Letzterer ist berechtigt, für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt zu beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung der Unternehmer vorzubehalten.“ Die §§ 6 und 7 wurden unverändert in der Fassung des Herrenhauses angenommen; ebenso wurden die §§ 8, 9 und 10 ohne erhebliche Abänderungen nach der Vorlage angenommen. Dem § 11 wurde mit Zustimmung der Regierungsvertreter folgende Fassung gegeben: „Die Genehmigung kann auf Zeit ertheilt werden. Sie erfolgt unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplans. Wesentliche Aenderungen des Unternehmens der Anlage oder des Betriebes bedürfen der Genehmigung der zuständigen Behörde. Von der Feststellung eines Fahrplans kann für einen bei Ertheilung der Genehmigung festzusetzenden Zeitraum abgesehen werden. Der Zeitraum kann verlängert werden. Im übrigen unterliegt der Fahrplan erneuter Prüfung in Zeiträumen, welche bei der Genehmigung festzusetzen sind, durch die Behörde. Dem Unternehmer steht innerhalb eines bei der Genehmigung festzusetzenden Zeitraumes von mindestens 5 Jahren nach der Eröffnung der Bahn die Feststellung der Beförderungspreise zu. Nach Ablauf des Zeitraums unterliegen die Beförderungspreise in bei der Genehmigung zu bestimmen-

den Zeiträumen der Prüfung und Festsetzung durch die Behörde. Die Beförderungspreise sind nur dem Höchstbetrage nach festzustellen. Bei Feststellung derselben ist die finanzielle Lage des Unternehmens zu berücksichtigen und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Bedacht zu nehmen. § 12 wurde mit einer vom Abgeordneten Krause beantragten Aenderung im zweiten Absatze, welche lautet, „der Aushändigung der Genehmigungsurkunde müssen die nach § 10 geforderten Sicherstellungen vorausgehen," angenommen. § 13, welcher von der Enteignung handelt, wurde in folgender Form angenommen: „Mit dem Bau von Bahnen, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind, darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan in folgender Weise festgestellt worden ist: 1. Der Planfeststellung werden die seitens der Behörde, welche die Genehmigung ertheilt hat, vorläufig getroffenen Festsetzungen zu Grunde gelegt. 2. Plan nebst Beilagen sind in dem betreffenden Gemeinde- oder Gutsbezirke während 14 Tagen zu jedermanns Einsicht offenzulegen. Die Zeit der Offenlegung ist ortsüblich bekannt zu machen. Während dieser Zeit kann jeder Betheiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch der Vorstand des Gemeinde- oder Gutsbezirks hat das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Anlagen der in § 14 dieses Gesetzes gedachten Art beziehen. Die Behörde, welche die Genehmigung ertheilt hat, hat diejenige Stelle zu bezeichnen, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind. 3. Nach Ablauf der Frist prüft der Regierungspräsident die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und erörtert dieselben nöthigenfalls in einem an Ort und Stelle durch einen Beauftragten abzuhaltenden Termine, zu dem der Unternehmer und die Betheiligten vorgeladen werden müssen und Sachverständige zugezogen werden können. 4 Nach Beendigung der Verhandlungen beschliesst die genehmigende Behörde über die erhobenen Einwendungen und stellt danach 1. den Plan, 2. die Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung der Unternehmer verpflichtet ist (§ 14), fest." § 14 und die folgenden Paragraphen fanden ohne wesentliche Aenderungen Annahme. § 22 wurde mit einem Zusatz (Dr. Hammacher) in folgender Fassung angenommen: „Wenn nicht innerhalb eines Jahres nach dem Erlöschen oder der Zurücknahme der Genehmigung einem anderen Unternehmer die Genehmigung ertheilt ist, so hat mangels anderweitiger Vereinbarung der Wegeunterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des früheren Zustandes nöthigenfalls unter Beseitigung der in den Weg eingebauten Theile der Bahnanlage oder gegen angemessene Entschädigung den Uebergang der letzteren in sein Eigenthum zu verlangen." § 23 handelt von der Verwendung etwaiger Geldstrafen, und es wurde die ursprüngliche Regierungsvorlage, entgegen den Beschlüssen des Herrenhauses, wieder hergestellt. Letzteres hatte bestimmt, dass der Minister entscheiden solle, welche Strafen den betheiligten Gemeinden verfallen, der Kommissionsbeschluss des Abgeordnetenhauses setzte statt „den betheiligten Gemeinden" „dem Staate." Die §§ 24—35 wurden in der Fassung des Regierungsentwurfs angenommen. Der § 36, welcher von den Militäranwärtern handelt, wurde mit grosser Majorität gestrichen, womit die Verpflichtung solcher Bahnen zur Anstellung von Militäranwärtern wegfällt. Die §§ 37 und 38 wurden in der Fassung des Herrenhauses angenommen. § 39 wurde in Verbindung mit einem neuen § 43a (von Tiedemann-Bomst) in Berathung gezogen. Beide Paragraphen handeln von dem Enteignungsrechte; letzterer Antrag wurde z. Zt. zurückgezogen. Die §§ 39 bis 47 wurden unverändert angenommen. Die gemeinsamen und Uebergangsbestimmungen (§§ 48—52) fanden im wesentlichen unveränderte Annahme; nur zu § 50 wurden Abänderungsanträge angenommen, deren Fassung einer Redaktionskommission überlassen wurde. Die Bestimmung, dass das Gesetz am 1. April 1893 in Kraft treten soll, wurde dahin abgeändert, dass dies bereits am 1. Oktober 1892 stattfinden soll. Damit war die erste Lesung des Gesetzentwurfs beendigt.

Zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten.

Dem Bundesrath ist ein Entwurf von Bestimmungen über die zollamtliche Abfertigung der zur unmittelbaren Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet mit der Eisenbahn bestimmten Passagiereffekten zugegangen. Anlass zu diesen Bestimmungen soll eine Eingabe des hiesigen Englischen Botschafters mit der Bitte um Abhilfe darüber gegeben haben, dass in England eisenbahnseitig direkt nach einem Oesterreichischen Bestimmungsort eingeschriebenes Reisegepäck, nachdem dasselbe Frankreich und Belgien ohne Zollrevision durchlaufen, in Deutschland und zwar in Köln zurückgeblieben sei, weil der Reisende die Revision desselben in Köln vorzunehmen versäumt hatte. Hierdurch ist man der Frage näher getreten, ob nicht derartiges Reisegepäck ohne Mitwirkung der Reisenden von Amtswegen bei dem Grenzeingangsamt zur unmittelbaren Durchfuhr abzufertigen sei. Erhebungen über den Umfang des in Frage stehenden Verkehrs haben ergeben, dass direkte Fahrkartenausgabe mit eisenbahnseitiger direkter Abfertigung des Reisegepäcks durch Deutschland stattfindet zwischen Italien, der Schweiz und Oesterreich über die Schweiz einerseits und den Niederlanden, Belgien, Frankreich und England andererseits, — zwischen England, Frankreich, Belgien einerseits und Oesterreich-Ungarn und den Donauländern andererseits, — zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits, — zwischen Russland einerseits und Belgien, Frankreich und England andererseits, — zwischen Dänemark und Schweden einerseits und Belgien, Frankreich und England andererseits. Die Anzahl der in dem einzelnen Verkehr thatsächlich beförderten Gepäckstücke, wie die Fälle der zollamtlichen Abfertigung sind nur selten festgestellt worden. Man hat nun nach Erörterung über die Abhilfe hervorgetretener Missstände in verschiedener Richtung ein durch den jetzigen Entwurf vorgeschlagenes Abfertigungsverfahren, nach welchem das zur Durchfuhr bestimmte Reisegepäck von der Eingangszollstelle ohne vorgängige Verwiegung und Verschlussanlage mit einer Zollmarke zu versehen und mittelst eines einfach gestalteten Ladungsverzeichnisses der Ausgangszollstelle zu überweisen ist, den berechtigten Anforderungen des internationalen Eisenbahnverkehrs am meisten entsprechend erachtet, ohne dass das Zollinteresse gefährdet erscheint. Die Bestimmungen setzen fest, dass vom Zugführer ohnedies dem Bevollmächtigten der Eisenbahnverwaltung über die bezüglichen Passagiereffekten ein Verzeichniss nach bestimmtem Muster in zweifacher Ausfertigung anzufertigen und dem Grenzeingangsamt zu übergeben ist. Es wird nun im weiteren in den Bestimmungen das Verhalten der Eingangsämter und die Behandlung der bezüglichen Passagiereffekten im einzelnen geordnet. Jedenfalls will man aber die neuen Bestimmungen zunächst der Erprobung in der Praxis unterziehen und für den Fall von Unzuträglichkeiten die Wiederaufhebung ohne entsprechende Aenderung des Verfahrens vorbehalten.

Unfälle im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschl. Bayerns) im Monat März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 10 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 17 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 197 Personen verunglückt, sowie 53 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 118 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 36 getödtet und 131 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 10 verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 893,17 km Betriebslänge und 922 278 312 geförderten Achskilometern) 214 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt und zu Köln (rechtsrheinisch) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,40 km Betriebslänge und 26 958 672 geförderten Achskilometern) 11 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist das auf der Strecke zwischen Schöneberg und Wilmersdorf-Friedenau neu erbaute 2. bezw. 3. und 4. Geleis in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die an der Neubaustrecke Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach belegenen Stationen Rohnstadt und Laubuseschbach sind

am 15. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Dieselben kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zunächst nur bis zur Anschlussstation Weilburg (einschl.) in direkte Verbindung (vergl. Bekanntmachung in Nr. 38 S. 408 d. Ztg.).

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Mülhausen und Zillisheim belegene Haltepunkt Brunnstatt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 27. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht auch ein Antrag auf Genehmigung zur Ausgabe von 100 000 ℳ Obligationen aus dem Reste der Prioritätsanleihe vom Jahre 1890 zum Zwecke des Ankaufs der Nebelhölzer Sägemühle bei Rübeland.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrug die Gesammteinnahme im Jahre 1891 1 326 526 ℳ (gegen 1 279 418 ℳ im Vorjahr); hiervon entfallen auf den Personenverkehr 495 079 ℳ und auf den Güterverkehr 706 610 ℳ. Die Betriebsausgaben werden mit 839 920 ℳ berechnet, so dass ein Ueberschuss von 486 606 ℳ verbleibt. Zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds waren satzungsgemäss 83 943 ℳ zu verwenden; in den Betriebsausgaben sind aber 94 863 ℳ berechnet, so dass aus dem Erneuerungsfonds ein Zuschuss von 10 920 ℳ zu leisten war, welcher dem Ueberschuss zufliesst und ihn auf 497 526 ℳ erhöht. Die Verwendung des Ueberschusses gestaltet sich wie folgt: Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 63 998 ℳ, persönliche Gewinnantheile 10 815 ℳ, Rücklage in den Bau- und Betriebs-Ergänzungsfonds 35 000 ℳ, Gemeinde-Einkommensteuer 5 000 Mark, Gratifikationen usw. 7 900 ℳ, staatliche Eisenbahnabgabe 9 348 ℳ, Dividende auf die Stammprioritäten (3⅔ %) 363 000 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 2 465 ℳ. Die Frist für Einhebung der Dividendenscheine Nr. 2—8 der Prioritäts-Stammaktien ist von der 13. ordentlichen Generalversammlung bis auf weiteres mit der Maassgabe verlängert worden, dass volle Serien nach wie vor mit 4 ℳ, einzelne Scheine aber mit 50 ₰ bezahlt werden. Bis jetzt sind überhaupt 13 166 Serien, theils voll, theils aus einzelnen Scheinen bestehend, und somit 79,79 % der im ganzen erhobenen 16 500 Serien zur Vorlage gebracht und eingelöst worden.

Projektirte elektrische Bahn Charlottenburg-Berlin.

Nach der „Charl. Ztg.“ soll sich die Firma Siemens & Halske in Charlottenburg um die Konzessionirung einer elektrischen Bahn zwischen Charlottenburg und Berlin durch die Berliner Strasse beworben haben. Die Konzession der Pferdebahngesellschaft auf der Hauptlinie in der Berliner Strasse zu Charlottenburg läuft mit dem 30. Juni 1895 ab.

Polizeiliche Vorschriften im Verkehr nach Belgien.

Zufolge eines in Belgien neuerdings in Kraft getretenen Gesetzes werden alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit sie nicht von der Beförderung überhaupt ausgeschlossen sind, zur Einfuhr in bezw. zur Durchfuhr durch Belgien nur dann zugelassen, wenn dieselben von einem Erlaubnissschein des Gouverneurs derjenigen Belgischen Provinz, in welche sie eintreten sollen, begleitet sind. Ausgenommen sind: Kunst- und Signal-Feuerwerk, Sicherheitszünder ohne Zünder, elektrische Minenzündungen ohne Zünder, Reib- oder Schlagzünder, Knallbonbons, Knallerbsen und Zündblättchen für Kinderspielzeug.

Export über See nach ausserdeutschen Ländern.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt bringt namens aller betheiligten Verwaltungen zur öffentlichen Kenntniss, dass seit dem 5. d. Mts. sämmtliche für den Verkehr von den ausserpreussischen Staatsbahnen Deutschlands und den Deutschen Privatbahnen nach den Deutschen Seehafenstationen bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Frachtgegenständen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch bei der überseeischen Ausfuhr der betreffenden Güter nach Deutschen Kolonien Anwendung finden.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht hat die Entwickelung des Unternehmens im Jahre 1891 weitere Fortschritte gemacht. Die Betriebseinnahmen haben die des Vorjahres um 17 792 ℳ überstiegen, obwohl aussergewöhnlich ungünstige Witterungsverhältnisse in Betracht kamen. Deshalb erwartet der Vorstand auch für das laufende Jahr eine Verkehrszunahme. Die Gesammteinnahmen bei den 5 Unternehmungen der Gesellschaft betragen 752 865 ℳ, die Ausgaben 555 324 ℳ. Von dem Rohüberschuss von 197 360 ℳ wurden 5 % Dividende vertheilt, 53 891 ℳ zu Abschreibungen und 15 000 ℳ zu Amortisationen verwendet. Es verzinsten sich die Unternehmungen zu Dortmund mit 5,74 %, zu Duisburg mit 3,90 %, zu Chemnitz mit 5,084 % und die Drachenfelsbahn mit 5,11 %, während die M.-Gladbacher Bahn mit einem Einnahmeausfall von 2 793 ℳ abschliesst.

In der Generalversammlung wurde der vorgelegte Abschluss für das Jahr 1891 nebst Gewinn- und Verlustkonto, sowie der Geschäftsbericht einstimmig genehmigt, die Dividende auf 5 % festgesetzt und dem Aufsichtsrath und Vorstand Entlastung ertheilt.

Der Antrag eines Aktionärs, 2 Millionen Mark Obligationen auszugeben, wurde zurückgezogen, da einer zu berufenden ausserordentlichen Generalversammlung ein diesbezüglicher Antrag in anderer Form zur Beschlussfassung unterbreitet werden soll.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Co.).

Nach dem Geschäftsbericht ist das abgelaufene Jahr für das Unternehmen überaus ungünstig gewesen, einerseits infolge aussergewöhnlich hoher Futterpreise, andererseits durch ungünstige Witterungsverhältnisse, indem einem strengen und lange andauernden Winter ein nasser und kühler Sommer folgte. Die Betriebseinnahmen betrugen insgesammt 789 814 ℳ (1890: 754 309 ℳ). Die ordnungsmässige Unterhaltung des Bahnkörpers nahm im Berichtsjahre an Reparaturkosten 36 982 ℳ (gegen 33 605 ℳ in 1890) in Anspruch. Das gesammte Wagenmaterial, welches mit 221 500 ℳ zu Buch steht, befindet sich in einem guten Zustande und erforderte die Unterhaltung desselben in 1891 41 176 ℳ gegen 37 568 ℳ im Vorjahr, während auf Amortisation 4 072 ℳ gegen 6 275 ℳ in 1890 abgeschrieben worden sind. Die Gesammtkosten des Betriebes stellten sich einschl. der Amortisationsabschreibungen auf 793 702 ℳ gegen 732 119 ℳ im Vorjahr, dagegen die Einnahme: aus dem Betriebe auf 789 814 ℳ, an Pacht und Fuhrlohn auf 7 440 ℳ, aus sonstigen Quellen auf 4 130 ℳ, zusammen auf 801 385 ℳ gegen 763 929 ℳ im Vorjahr, so dass für 1891 ein Ueberschuss verbleibt von 7 683 ℳ gegen 31 810 ℳ in 1890, der sich durch den Saldovortrag vom Vorjahre von 2 799 ℳ erhöht auf 10 483 ℳ. Hiervon entfallen an den Reservefonds 5 % von 7 683 ℳ = 384 ℳ, auf persönliche Gewinnantheile 6 384 ℳ, so dass für das neue Geschäftsjahr als Ueberschuss 3 715 ℳ vorzutragen sind.

Die am 14. April d. J. abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte nach eingehender Debatte den für 1891 aufgestellten Abschluss mit dem Gewinn- und Verlustkonto, sowie den Geschäftsbericht einstimmig und ertheilte der Verwaltung Entlastung.

Bremer Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht blieben die Betriebseinnahmen im Jahre 1891 gegen das im Vorjahr aus dem Pferdebetrieb erreichte Ergebniss um 16 849 ℳ zurück. Der Betriebsgewinn beläuft sich auf 14 476 ℳ bezw. einschl. des Vortrages aus dem Vorjahre auf 18 058 ℳ.

Der Aufsichtsrath beantragt, den Reservefonds mit 724 ℳ auszustatten, 724 ℳ als persönliche Gewinnantheile und 2,5 % Dividende mit 15 000 ℳ zur Vertheilung zu bringen und den Rest von 886 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

Heidelberger Strassen- und Bergbahngesellschaft.

Am 23. April d. J. hat in Heidelberg die zweite ordentliche Generalversammlung stattgefunden. Dieselbe hat nach Abschreibungen und Rücklagen von rund 17 500 ℳ die Dividende auf 3,75 % (gegen 5 % im Vorjahr) festgesetzt. Der Rückgang des Erträgnisses resultirt aus den Mindereinnahmen der Bergbahn infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse. Die Pferdebahneinnahmen dagegen sind in steter Steigerung begriffen. Die Versammlung ertheilte einstimmig Entlastung und wählte die ausgeschiedenen Aufsichtsrathsmitglieder wieder.

Potsdamer Strassenbahn.

Im Jahre 1891 betrugen die Einnahmen 187 358 ℳ und die Ausgaben 136 788 ℳ. Einschliesslich der Zinsen, Kursgewinn usw. und abzüglich der Abschreibungen ergibt sich ein Reingewinn von 39 780 ℳ.

In der Generalversammlung wurde die Dividende auf 4,5 % festgesetzt und einstimmig Entlastung ertheilt.

Riesaer Strassenbahn.

Die Einnahmen im verflossenen Jahre betrugen bei einer Beförderung von 120 185 Personen 11 700 ℳ (+ 342 ℳ). Die Generalversammlung genehmigte die Anträge der Verwaltung, wonach der Gewinnüberschuss von 506 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahn-Gesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte erzielte die Gesellschaft im Jahre 1891 eine Fahrgeldeinnahme von 219 471 ℳ oder 6 210 ℳ

mehr als im Vorjahre. Von dem nach den Abschreibungen in Höhe von 25 000 M. verbleibenden Gewinne von 23 231 M. werden 1 200 M. dem Reservefonds überwiesen und 22 000 M. zur Vertheilung einer Dividende von 4 % verwendet.

Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Der Aufsichtsrath wird der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 13 % gegen 11 % im Vorjahre in Vorschlag bringen.

Aus der Schweiz.

Waldenburgerbahn.

Die Betriebseinnahmen erreichten im abgelaufenen Jahr 67 197,93 Frcs. gegenüber 65 688,23 Frcs. im Jahr 1890, während die Betriebsausgaben 65 801,76 (49 395,15) Frcs. betrugen, so dass der Ueberschuss der Betriebseinnahmen nur 1 396,17 Frcs. beträgt. Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt mit Ende 1891 6 282,33 Frcs. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, diesen Betrag dem Bauerneuerungsfonds zuzuweisen.

Zürichbergbahn.

Im Jahre 1891 sind 452 441 Personen, d. h. 18 219 mehr als im Vorjahr befördert worden. Die Durchschnittszahl der beförderten Personen betrug für den Tag 1 239. Die stärkste Tagesfrequenz stieg am 20. April (Sechseläuten) auf 4 425 Personen. Die Unternehmung hat nach Abzug der Darlehenszinsen 18 252 Frcs. oder 7,50 % des Aktienkapitals abgeworfen, so dass nach Dotirung der Reserven mit 5 800 Frcs. noch 12 765 Frcs. zur Verfügung der Aktionäre bleiben, was eine Dividende von 4,5 % oder 22,50 Frcs. für die Aktie ergibt.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der Verwaltungsrath beschloss die Kreirung eines Anlehens mit Pfandrechten 3. Ranges auf das Bahnnetz der Vereinigten Schweizerbahnen und die Emission einer 1. Anlehensserie zu nachfolgenden Bedingungen: Das Pfandobjekt umfasst die sämmtlichen Linien der Gesellschaft. Der Kapitalbetrag des Anlehens richtet sich nach dem Betrag des Jahreszinses für sämmtliche nicht zurückgezahlten Obligationen 1., 2. und 3. Hypothek und darf — unter Einrechnung der Obligationen 1. und 2. Hypothek — die einem Jahreszins von 2 150 000 Frcs., eventuell 2 200 000 Frcs. entsprechende Kapitalsumme niemals übersteigen. Innerhalb dieser Grenze wird die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nach Maassgabe der waltenden Bedürfnisse verschiedene Anlehensserien mit gleichen Rechten emittiren, von denen im Eidgenössischen Pfandbuch Vormerkung zu nehmen ist. Die 1. Anlehensserie, von welcher diese Titel einen Bestandtheil bilden, beträgt 5 000 000 Frcs. und es werden dafür folgende Bedingungen aufgestellt: sie besteht aus 3 000 auf den Inhaber lautenden Partialobligationen im Nominalbetrag von je 500 Frcs. und aus je 3 500 Obligationen von je 1 000 Frcs.; sie ist jährlich mit 4 % zu verzinsen; die Rückzahlung erfolgt am 30. Juni 1912. Die Bahngesellschaft ist jedoch berechtigt, vom 30. Juni 1902 an jederzeit das Kapital ganz oder theilweise auf 6 Monate zu kündigen und nach Ablauf der Kündigungsfrist zurückzuzahlen.

Schweizerische Centralbahn.

Der Verwaltungsrath genehmigte den Bericht und das Kreditbegehren des Direktoriums, betreffend den Landerwerb für die Bahnhoferweiterung in Olten und bewilligte 82 000 Frcs. für die Erstellung eines Durchganges im Bahnhof Olten. Im übrigen genehmigte er Jahresrechnung und Bilanzen für 1891 mit dem Antrage, dem Reservefonds 120 000 Frcs. zuzuwenden und den Aktionären eine Dividende von 22 Frcs. zu entrichten. Das Direktorium wird ermächtigt, zu dem 4 % Anlehen von 8 Millionen, das letzthin emittirt wurde, eine weitere Million derselben auszugeben.

Die Betriebsrechnung der Centralbahn ergab im Vergleich mit dem vorhergehenden Jahre eine bisher nicht dagewesene Steigerung der Betriebskosten, die durch die vermehrten Zugleistungen, den grösseren Kohlenverbrauch, die erhöhten Kohlenpreise, namentlich aber durch starke, zufolge des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit nöthig gewordenen Personalvermehrungen verursacht wurde. Die Vermehrung der Betriebsausgaben, etwa 1,128 000 Frcs. betragend, wurde durch Mehreinnahmen nur zum kleineren Theile ausgeglichen, so dass der Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung um 686 000 Frcs. hinter dem von 1890 zurückblieb. Dazu kamen Mehrausgaben für Kapitalverzinsung, für Amortisation und Einlagen in die Spezialfonds und geringere Erträgnisse von Kapitalien, so dass schliesslich zur Verfügung der Aktionäre nur noch ein Betrag von rund 2 435 000 Frcs. verbleibt.

Elektrische Bahn Sissach-Gelterkinden.

Der erste Jahresbericht meldet, dass die Ausgaben 1891 beim Betrieb dem Voranschlag entsprachen, nicht aber die Einnahmen. Der Rechnungsabschluss ergab einen Aktivsaldo von 13 852 Frcs., wovon nach Antrag des Verwaltungsrathes die Aktionäre 7 000 Frcs. oder 2 % erhalten und der Ueberschuss von 6 852 Frcs. auf neue Rechnung zu übertragen ist.

Drahtseilbahn Biel-Magglingen.

Diese Bahn hat 1891 22 848 Frcs. (9 712 Frcs. weniger als 1890) eingenommen. Eine Dividende kann nicht vertheilt werden; der Aktivsaldo von 3 054 Frcs. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Gotthardbahn.

Die amtliche Kollaudation des zweiten Geleises Giornico-Biasca hat stattgefunden. Anfangs Mai wird die Betriebseröffnung auf der Strecke Giornico-Bodio, Mitte Mai auf der Strecke Bodio-Biasca erfolgen.

Strassenbahn Genf-Veyrier.

Die Aktionärversammlung der Strassenbahn Genf-Veyrier beschloss die Auszahlung einer Dividende von 25 Frcs. Die Gesellschaft wird in nächster Zeit den Betrieb der Linie Veyrier-Collonges sous Salève übernehmen.

Schweizerische Tramwaygesellschaft.

Die Einnahmen im verflossenen Geschäftsjahr belaufen sich auf 623 000 Frcs. Der Reingewinn beträgt 175 000 Frcs. Die Dividende ist auf 5 % festgesetzt.

Aus Italien.

Tram-, Seil- und elektrische Bahnen.

Dampftram Arona-Gravellona-Toce. Für diese Dampfbahn bezw. einige noch näher zu bestimmende kurze Anschluss- und Hilfslinien bildet sich gegenwärtig mit dem Sitz in Arona und einem Grundvermögen von einer Million Lire in 10 000 Aktien zu je 100 L. eine Gesellschaft auf die beabsichtigte Dauer von 99 Jahren; ein ausführender Ausschuss ist ernannt und zusammengetreten. Die Tramlinie wird die Landesstrasse verfolgen, welche die Ortschaften Meina, Solcio, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno und Feriolo durchzieht, und ist im engen Anschluss an die Eisenbahn Intra-Pallanza-Gravellona gedacht.

Trambahn nach Alpignano. Der alte Plan der Verbindung dieses Ortes mit der Eisenbahn Turin-Rivoli ist unter Ablehnung des Plans, die westlichen Turiner Trambahnen bis Alpignano zu verlängern, wieder aufgenommen worden.

Dampftram Modena-Maranello. Die 16 km lange Linie, vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten genehmigt, beginnt bei Modena, am Bahnhof der Linie nach Sassuolo, läuft in ihrer ganzen Länge auf Provinz- und Gemeindewegen, und kreuzt unterwegs die Eisenbahn Modena-Vignola.

Dampftram Campiglio Marittima. Dieser Gemeinde ist vom Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten die vom Botro dei Marmi nach der Küste (S. Vincenzo) beabsichtigte Linie genehmigt worden.

Monza-Trezzo-Bergamo. Nachdem die Tramlinie bis zum Bahnhof Monza verlängert worden und mit den Verwaltungen der beiden grossen Eisenbahnnetze bestimmte Vereinbarungen wegen einer Art Gemeinschaftsdienst getroffen worden, hat dieser Verkehr zunächst für Personen seit Mitte Februar begonnen, bisher in zufriedenstellender Weise.

Dampftrams der Provinz Parma. Die Vorstände sämmtlicher daran betheiligten Ortschaften haben rege Beihilfe in baar und durch Hergabe von Strassen zum Bau folgender 5 für die Provinz bedeutsamer, ein zusammenhängendes Ganze bildenden Dampftramlinien beschlossen: ab Parma 1. nach Sanghirano; 2. nach Traverselolo; 3. nach Busseto über Soragna; 4. ebenfalls nach Busseto über S. Secondo und Fribello und ferner 5. von Soragna nach Borgo S. Donnino.

Mailänder Trambahnen. Nach langen Verhandlungen ist zwischen den Verwaltungen der Stadt und der Omnibusgesellschaft eine Einigung über die Bedingungen des (den Omnibuslinien völlig fernstehenden) Trambahnbetriebes erfolgt. Hiernach ist die Dauer auf 12 Jahre (ab 1/1. 1897) festgesetzt, kann aber um 3 weitere Jahre verlängert werden, falls die Gesellschaft den Betrieb weiter führen will und die Stadtverwaltung innerhalb des Jahres 1906 den Vertrag nicht gekündigt hat. Die Abgabe dafür steigt alle 2 Jahre um 1 % der Roheinnahme, beträgt für 1897/98 10 % derselben, demnächst je 11, 12, 13, 14 und für 1907/08 15 %, welch letzterer

Satz auch für die fraglichen 3 Jahre 1909—1911 zur Anwendung zu gelangen hat. Die Gemeindevertretung hat das Abkommen genehmigt.

Dampftram Rovato-Iseo. In Brescia hat sich eine kapitalkräftige Gesellschaft gebildet, welche die genannte Bahn schmalspurig herstellen will. In Iseo wurde ein Ausschuss gewählt, welcher sich mit demjenigen in Rovato ins Einvernehmen setzen soll, um die Angelegenheit sowohl bezüglich des Bauentwurfes wie der Ausgestaltung der Gesellschaft weiter zu verfolgen.

Lecco-Vimercate. Ausser den Vorständen der Ortschaften Lecco, Olginate und Calolzio wurde auch der Vorsitzende der Handelskammer zu Lecco in den Ausschuss gewählt, welcher die maassgebenden Vorarbeiten für diese längst geplante Linie nunmehr mit Nachdruck betreiben soll.

Dampftram Mailand - Reggio - Abbiategrasso. Eine Versammlung von Betheiligten bestimmte ein Kapital von 1 Million Lire in 4000 Aktien zu 250 L. für die Bildung der Gesellschaft dieser Trambahn und ein grosser Theil der Aktien wurde sofort gezeichnet. — Bezüglich des Bauentwurfes ist zu bemerken, dass diese 23,3 km lange Linie einem Gebiet von etwa 20000 Einwohnern dienen wird, welches auf einer Seite von der Eisenbahn Mailand-Abbiategrasso, auf der anderen von dem Tram Mailand-Magenta begrenzt wird. Der Dampftram muss theilweise auf eigenem Grund und Boden erbaut werden; an Rollmaterial sind zunächst 20 Personen- und 20 Güterwagen in Aussicht genommen. Der Voranschlag mit Einschluss von Grunderwerb, Fahrpark, der beiden Bahnhöfe zu Mailand und Abbiategrasso, sowie der Navigliobrücke beziffert sich auf rund 1 Million Lire, während die Roheinnahme für Personen und Güter auf 172000 L., die Ausgaben einschliesslich Tilgung auf 115000 L. und der Reinertrag auf 57000 L. berechnet wird, was einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 5,6 % entsprechen würde.

Neapolitaner Dampftrams. Von dem Salvator Rosaplatz nach dem neuen Vomeroplatz soll eine 2,3 km lange Linie gebaut werden, deren Entwurf der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten gutgeheissen hat.

Jahresberichte für 1891.

Piemonteser Dampftrams: Die Hauptversammlung in Brüssel hat die Einnahme mit 739733 Frcs., die Betriebsausgabe mit 477340 Frcs. und die Gesammtausgabe mit 722500 Francs angenommen und 33122 Frcs. (mit Einschluss des vorjährigen Uebertrages) zur Vertheilung gebracht. Gegen das Vorjahr hatte sich die Betriebseinnahme um 7120 Frcs. gesteigert, obgleich das Aufkommen aus dem Personenverkehr einen Ausfall von 1857 Frcs. hatte. Zum Jahresschluss betrug die Baulänge 17,3 km und der Betriebspark umfasste 30 Zugmaschinen, 84 Personen- und 2?0 Güterwagen.

Provinz Turin: Die Einnahme wies auf fast sämmtlichen Linien erhebliche Verminderungen auf, welche durch Verringerung der Betriebskosten nicht gedeckt werden konnten. Bei der Gesellschaft für die westlichen Dampftrams zu Turin hat ein derartiger Ausfall stattgefunden, dass die Vertheilung einer Dividende den Aktienbesitzern nicht gewährt werden konnte. Die Turiner Gesellschaft für Tram- und Lokalbahnen hat wenigstens noch eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 7,5 % festsetzen können, d. h. ausser den allgemeinen 5 % laufender Zinsen noch 2,5 % Dividende. Pinerolo-Perosa Argentina vertheilte 4 L. auf die Aktie; auch die Seilbahn Sassi-Superga erbrachte nur 46389 L. (gegen 51029 L. in 1890) infolge der geschäftlichen Flauheit im Lande.

Elektrische Bahn Como-Brunate. Zu den verschiedenen Entwürfen für diese Verbindung einschliesslich einer Seilbahn, deren bereits Erwähnung geschehen, ist neuerdings noch der für eine elektrische Zahnradbahn (eine Zahnstange in der Mitte) getreten, deren grösste Steigung 25 % betragen soll. Bei einer Länge von 2,5 km hat der Verfasser des Enfwurfes einen Kostenanschlag von 600000 L. aufgestellt.

Lokalbahngesetz.

Der Gesetzentwurf, betreffend Trambahnen mit mechanischer Zugkraft und Lokalbahnen, welche Mitte Februar d. J. mit 99 gegen 83 Stimmen in der Landesvertretung zur Annahme gelangte, hat keine nennenswerthen Aenderungen grundsätzlicher Natur gegenüber dem (unsererseits im Auszuge mitgetheilten) ursprünglichen Inhalt erlitten.

Todtenliste seit Oktober 1891.

Alessandro Malvano, Verwaltungsrath des Mittelmeernetzes, Stadtrath von Turin, eifriger Förderer des Eisenbahnwesens in Oberitalien, starb nach langer schwerer Krankheit am 4/11. 1891.

Sebastian Grandis, der letzte aus der hochverdienten Dreizahl Grandis-Sommeiller-Grattoni, welche den Mont-Cenni-tunnel ausführten, geboren 5/4. 1817, starb 10/2. 1892 zu Turin, als Nestor des Ingenieurwesens. Er hat als Oberinspektor dem Staat mannigfache wichtige Dienste geleistet und trat im Alter von 60 Jahren ins Privatleben zurück.

Calisto Bertina, stellvertretender Generaldirektor des Adrianetzes, geboren 16/9. 1826 in Turin, 1872 vom Staate zum Betriebsdirektor, 1879 zum Leiter der Generaldirektion berufen und seit 1885 in der letzteren Stellung, starb am 13/2. 1892 in Florenz.

Marco Maroni, Chef des Telegraphenwesens bei dem Mittelmeernetz, starb, 63 Jahre alt, am 27/3. 1892 zu Mailand.

St.

Aus Grossbritannien.

Die Strecke Chesterfield-Beighton

der Manschester, Sheffield und Lincolnshirebahn soll am 1. Juni d. J. eröffnet werden. Mehrere Stationen sind nahezu fertig, die Signalbuden sind bereits eingerichtet. Der Oberbau liegt bis auf eine kurze Strecke bei Lockeford, wo die Mittellandbahn ein Geleis liegen hatte. An der Abzweigung nach Heath und Annesley wird sehr eifrig gearbeitet. In Annesley wird die von der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn beim Parlament beantragte neue Linie nach London ihren Ausgang nehmen.

In der Frage der neuen Londoner Untergrundbahnen

sind von dem Parlamentsausschuss, der zu ihrer Prüfung eingesetzt worden war, bereits Vorschläge aufgestellt worden, die dem Parlament zur weiteren Beschlussfassung vorgelegt werden sollen. Sie lauten:

1. Die Streckentunnel sollen so gross gemacht werden, dass der Verkehr gegebenenfalls von und nach den bestehenden Eisenbahnen übergeleitet werden kann.

2. Mit Rücksicht auf verschiedene Bedingungen und in Anbetracht der etwa sich ergebenden geologischen und anderer unvorhergesehener Schwierigkeiten sollten die Linien nicht den vorhandenen Strassenzügen folgen, sondern von Punkt zu Punkt durchgehen, in solcher Tiefe, dass Nachtheile und Beschädigungen für die im Zuge der Bahn liegenden Häuser vermieden werden.

3. Den Gesellschaften sollte nur das Recht der Tunnelherstellung ertheilt werden, ohne dass sie unbedingtes Eigenthum (freehold) an dem Grund und Boden erwerben, indem sie lediglich wirklichen Schaden vergüten.

Der Ausschuss war ferner der Meinung, dass der Verkehr, den man der neuen Art von Bahnen zuführen wolle, zwischen den nördlichen und südlichen Theilen von London nicht gross genug sei, um in dieser Richtung mehr als eine Bahn zu rechtfertigen.

Die „Railway News“ bedauern, dass diese Beschlüsse ohne Beweisaufnahme durch Zeugenverhör und ohne dass die Förderer der vorgeschlagenen Bahnen gefragt wurden, gefasst worden seien.

Die Vorlage der Manchester, Sheffield und Lincolnshirebahn,

betreffend eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Mittelengland und London, die den ersten Schritt auf dem direkten Wege nach der Englischen Südküste über die Südostbahn bedeutet, gibt Englischen Eisenbahnmännern zu denken; es lässt sich voraussehen, dass sie den Anstoss für weitgehende Verschmelzungen bilden werde. Man nimmt an, dass die Mittellandbahn der Sheffieldgesellschaft zuvorkommen und mit der London Chatham und Doverbahn ein Abkommen anbahnen werde, um auf dieser nach Dover vorzudringen. Somit wäre nicht allein eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Mittelengland und der Südküste — wie die Sheffieldbahn beabsichtigt —, sondern weiter hinauf bis Schottland, und zwar über die Forthbrücke bis in dessen höchsten Norden geschaffen. Dass dieses Vorgehen wiederum andere Bahnen aus ihrer Ruhe aufstören werde, ist anzunehmen. Sir Edward Watkin hat selbst vor dem Ausschuss des Parlaments sich dahin geäussert, dass es an einer geeigneten Verbindung zwischen den Städten nördlich und südlich der Themse noch fehle, ebenso wie auch nach dem Kontinent hin. Sir Watkin hat bereits weiter gedacht, und möchte die Züge unmittelbar bis nach Frankreich und weiter durch Spanien nach Afrika — unter Ueberschreitung der Meerenge von Gibraltar mittels Fährdampfern — führen, von wo er dann durch Herstellung eines Schienenweges an der Nordküste von Afrika entlang und durch Persien nach Indien vorzudringen hofft. Das hat allerdings noch gute Wege, die Verbindung mit Frankreich gehört dagegen weniger in das Reich der Phantasie, denn Watkin hat es durchgesetzt, dass sein „Experiment“, der Kanaltunnel, schon an 2000 m unter der See vorgetrieben ist.

Der Kohlenhandel in Südwales
entwickelt sich in erfreulicher Weise. In der ersten Woche des April wurde besonders viel Kohle von Cardiff aus verschifft, und zwar nicht weniger als 286 000 t. Von den Bute Docks gingen aus: Kohle, Koks und Patent-Feuerungsmaterial 155 000 t gegen eine Einfuhr von 30 700 t. Im Penarthdock wurden insgesammt 53 500 t verschifft, im Barrydock 75 500 t.

Ueber die Entwickelung der Dampferlinie Newhaven-Dieppe,
welche die Englische London Brighton und Südküstebahn mit der Französischen Westbahn in Verbindung bringt, machte der Vorsitzende der Westbahn beim Stapellauf des im letzten Sommer in Dienst gestellten Dampfers „Seine“ einige Mittheilungen. Im Jahre 1843 war die Bahn von Paris nur bis Rouen eröffnet, und ein einziger Dampfer unterhielt den Verkehr mit England, der etwa 1 Dutzend Passagiere und ½ Dutzend Tonnen Güter führte. 1848 wurde die Bahn von Thomas Brassey bis Dieppe verlängert. Der Dampferdienst wurde nach und nach verbessert. 1878 wurden die Boote „Brighton“ und „Victoria“ eingestellt, 1882 folgten „Brittany“ und „Normandy“, endlich 1888 „Rouen“ und „Paris“, und jüngst die „Seine“, ein prächtiger Schraubendampfer von 4 000 Pferdekräften. Es ist das erste Boot, welches in Frankreich gebaut wurde. Es ist 81 m lang, aber nur 9,2 m breit. Die Bemannung ist durchweg Französisch, während alle übrigen Boote Englische Besatzung haben. Die „Seine“ legte bei rauhem Wetter die Fahrt (103 km) in 3 Stunden 20 Minuten zurück.

Die auf der Newhaven-Dieppelinie über den Kanal geführten Güter bestehen hauptsächlich aus Häuten, Fellen, Chinawaaren, Glas, rohen und bearbeiteten Metallen, Maschinen, Chemikalien, Webstoffen, Goldsachen, Uhren, landwirthschaftlichen Maschinen, Sämereien, Kolonialwaaren, Lumpen, Drogen, überhaupt Waaren jeder Art, ferner Equipagen, Fahrrädern, Möbelwagen u. a.

Die Zahl der Pferde im Londoner Speditionsgeschäft
beträgt nach den „Railway News“ etwa 25 000, ihr Werth 25 Millionen Mark. Die Futterkosten machen 16 Millionen Mark aus. Die schwereren Pferde, die in den vierspännigen Rollwagen verwendet werden, wiegen 19 Centner. Die Eisenbahnen kaufen keine Thiere, die älter als 7 Jahre sind. Die Mittellandbahn hat 1 350, die Nordbahn 1 300, die Westbahn 1 100 — davon 500 in einem neuen 5 stöckigen Stall zu Paddington —, die Südwestbahn 550, die Südostbahn 275 und die London Brighton und Südküstebahn 225 Pferde. Die Nordwestbahn hat nur 650 Pferde, aber die Firma Pickford & Co., welche zum grössten Theil die Geschäfte der Nordwestbahn besorgt, hat 4 000 Pferde. Carter Paterson besitzen 2 000 Pferde. Die meisten Eisenbahnpferde in London arbeiten 70 Stunden wöchentlich. Sie werden zu einem Preise von 1 200 ℳ durchschnittlich gekauft und zu 200–240 ℳ das Stück verkauft, nachdem sie 5 Jahre Dienst gethan haben.

Für den Waverleybahnhof in Edinburg
und deren anschliessenden Linien, die infolge der Eröffnung der Forthbrücke einer durchgreifenden Umgestaltung unterzogen werden, beabsichtigt die Nordbritische Eisenbahn Mittel im Betrage von 40 880 000 ℳ bereitzustellen.

40 neue Eilzuglokomotiven
sind von der Südwestbahn bei den Hyde Park-Lokomotivwerken in Glasgow in Bestellung gegeben worden. Die Maschinen werden nach den Entwürfen von Adams, des Lokomotivingenieurs der Bahn, gebaut und erhalten alle neuesten Verbesserungen.

Aus Nordamerika.

Eisen- und Stahlwerke der Vereinigten Staaten im Jahre 1891.

Nach den Veröffentlichungen der Amerikanischen Eisen- und Stahlgesellschaft waren im Jahre 1891 569 Hochöfen im Betriebe, von denen in 164 Anthracitkohle oder diese mit Koks gemischt, in 267 bituminöse Kohle oder Koks und in 138 Holzkohle gebrannt wurde. Die Leistungsfähigkeit dieser Hochöfen wird zu 16 296 793 t netto angegeben. Obgleich die Zahl der Oefen gegen 1889 etwas zurückgegangen ist, hat sich doch die Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert. Dieselbe betrug:

im November 1887	bei	582	Hochöfen . . .	10 990 993 t
„ „ 1889	„	575	„ . . .	13 168 233 „
„ „ 1891	„	569	„ . . .	16 296 793 „

In dem Bericht werden 460 Stahl- und Walzwerke aufgeführt, von denen 425 Walzengänge besitzen. Die Zahl der Puddelöfen betrug 5 120 gegen 4 914 im Jahre 1889 und 4882 im Jahre 1887. Die Flammofenstahl-Industrie hat grössere Fortschritte gemacht, als die Bessemerstahl-Bereitung.

Eine elektrische Eisenbahn zwischen Chicago und St. Louis.

Zum Bau einer solchen Bahn nach den Patenten des Dr. Wellington Adams hat sich eine Gesellschaft gebildet, die bereits die erforderlichen Projekte ausgearbeitet hat. Die Länge dieser Bahn wird ungefähr 400 km betragen, die Trasse soll ganz gerade von einer Stadt zur anderen gehen, was bei der im allgemeinen ebenen Gegend ohne weiteres nicht unmöglich erscheint. Die elektrischen Motoren sollen überdies so eingerichtet werden, dass Steigungen von 1 : 7,5 noch überwunden werden. Bei der sehr hohen in Aussicht genommenen Geschwindigkeit von 160 km in der Stunde hat auch das Steigungsverhältniss weniger Einfluss, als sonst wohl.

Die elektrische Kraft soll eine halbwegs zu errichtende Station, an einem Kohlenbergwerk, das der Gesellschaft untersteht, gelegen, liefern. Die Bahn soll zunächst zweigeleisig, später eingeleisig gebaut werden. Die beiden äusseren Geleise sollen dann für Lokal- und Eilgutverkehr, die beiden inneren für Personen-Fernverkehr, Post- und Beförderung besonders werthvoller Gegenstände dienen. Der Betrieb soll durch 25 Blockstrecken von je 16 km Länge gesichert werden. Bei Nacht soll die Strecke durch elektrisches Bogenlicht 3 km vor und 1 km hinter dem Zuge beleuchtet werden, ebenso soll bei den unvermeidlichen Planübergängen 2 Minuten vor Passiren des Zuges rothes Licht erscheinen. Diese Lichter werden vom Zuge selbstthätig durch Ein- und Ausschaltung des elektrischen Stromes entzündet und gelöscht.

Die elektrischen Wagen sollen niedrig, leicht und gedrungen gebaut werden. Zur besseren Ueberwindung des Luftwiderstandes sind sie an ihrem Vorderende spitz keilförmig gestaltet. Die Triebräder haben Durchmesser von 1,80 m; jede Achse soll einen besonderen Antrieb erhalten, der imstande ist, den Triebrädern 500 Umdrehungen in der Minute zu ertheilen. Das Gewicht eines Wagens sammt der Ausrüstung wird zu 10 t angegeben.

Einnahmen der Eisenbahnen im Monat Februar d. J.

Die Roheinnahmen von 140 Eisenbahnen mit 152 000 km Betriebsstrecken betrugen im Monat Februar d. J. 39 068 578 D., d. h. 13,43 % mehr als im gleichen Monat des Vorjahres bei einem Zuwachs an Bahnen von 2,42 %. Dieses günstige Ergebniss ist im wesentlichen das Ergebniss des beträchtlichen Getreide- und Baumwolltransports. Die grössten Gewinne sind seitens der Getreide transportirenden Eisenbahnen erzielt worden; ihnen gleich kommen wenige Bahnen des Südens und einige Kohlenbahnen. Mit Ausnahme der südlichen Bahnen weisen alle Theile des Landes sehr günstige Ergebnisse auf. Im Nordwesten, Südwesten, der Mitte und am westlichen Theil der Mitte des Landes haben 45 Bahnen Ueberschüsse über je 30 000 D. erzielt und nur eine Bahn bleibt mit ihren Ergebnissen unter diesem Betrag.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Entschädigungsansprüche aus einem Betriebsunfall. Ungültigkeit des Nachtragsstatuts der Pensionskasse.** Der Wittwe eines infolge eines Betriebsunfalles verstorbenen Eisenbahnschaffners war zugleich für ihre minderjährigen Kinder auf Grund des Preussischen Fürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 aus Staatsmitteln eine Jahresrente zugesprochen. Sie erhob noch Ansprüche auf eine Rente an die Pensions- und Unterstützungskasse der betreffenden Eisenbahn, deren Mitglied der Verstorbene gewesen war. Damit wurde sie abgewiesen, weil das für sie maassgebend erachtete Nachtragsstatut der Kasse von 1883 einen derartigen Anspruch neben dem auf Grund gesetzlicher Vorschrift gegen den Staat erwachsenen Entschädigungsanspruch nicht zulasse. Die Frage aber, ob das angezogene Statut gültig erlassen sei, hatte der Berufungsrichter von Amtswegen nicht zu prüfen. Denn das Nachtragsstatut hat nicht die Bedeutung einer objektiven Rechtsnorm, sondern steht einem die Rechte und Pflichten der Mitglieder regelnden Vertrage gleich. Die Klägerin hatte aber erstinstanzlich, nachdem ihr schriftliche Aufklärungen gegeben und Akten vorgelegt waren, ihre Bestreitung der Rechtsgültigkeit aufgegeben und war auf diese Bestreitung in zweiter Instanz nicht wieder zurückgekommen. (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 25. Februar 1892, Sächs. Archiv für bürgerl. Recht usw. Bd. II S. 157 ff.)

Verschiedenes.

Einführung der mitteleuropäischen Einheitszeit in Württemberg.

Wie der „Staatsanzeiger für Württemberg“ mittheilt, ist in ganz Württemberg die mitteleuropäische Einheitszeit mit deren Einführung im Dienst der Verkehrsanstalten auf 1. April 1892 zugleich für das sonstige bürgerliche Leben eingeführt worden, ohne dass der Uebergang zu irgend welchen Schwierigkeiten geführt hätte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Madeburg-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Für die Beförderung von Giessereiroheisen treten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief am 20. d. Mts. folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

Von Vienenburg nach

Görlitz (Sächs. Stsb.)	0,81 ℳ
Grossenhain (B. D. E. u. C. G. B.)	0,55 „
Zittau (Sächs. Stsb.)	0,83 „

für 100 kg.

Dresden, am 12. Mai 1892. (898)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch - Bayerischer Gütertarif — Theil II — vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Juni 1892 werden die Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen Altheim und Mangolding in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Spiritus etc. einbezogen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Aufschluss.

München, den 13. Mai 1892. (899)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Bahnen. In Erweiterung der Bekanntmachung gleichen Betreffs in Nr. 29 der Vereinszeitung Seite 315 — werden mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. die Stationen Baierbrunn (bisher bereits für Lang-, Schleif- und Grubenholz einbezogen), Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe, Höllriegelsgreuth - Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking und Pullach der Isarthalbahn hinsichtlich des Gesammtverkehrs in die direkten Gütertarife der Bayerischen Staatsbahn mit den übrigen Deutschen Bahnen ebenso einbezogen, wie dies bereits für die Lokalbahnstationen Füssen, Zirndorf, Thalkirchen und Wolfratshausen geschehen.

Die Bildung der Frachtsätze erfolgt durch Zuschlag gewisser, bei den betheiligten Stationen zu erfragender Anstossbeträge an die Frachtsätze für München Südbahnhof.

Die seitherige Beschränkung der direkten Abfertigung auf gewisse Holzsorten im Verkehre mit Baierbrunn kommt ab 1. Juni l. J. in Wegfall.

Die Abfertigung von Sendungen nach Grosshesselohe (Isarthalbahnhof) erfolgt nur im Falle ausdrücklicher Bahnhofsvorschrift.

München, den 11. Mai 1892. (900)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 16. d. Mts. erscheint ein Nachtrag II zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau und ein Nachtrag II zum Anhang desselben. Der erstere enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen einiger Tarifbestimmungen und Ausnahmetarife:

1. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Haltestellen Hangelsberg und Kunnersdorf bei Kamenz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie für die aus dem Bezirk Erfurt in den Bezirk Berlin übergegangenen Stationen Kerkwitz und Peitz-Forsthaus;

2. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Haltestellen Gross-Chelm, Poremba und Taczanow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau;

3. abgekürzte Entfernungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Waltersdorf-Poppschütz;

4. Ausnahmesätze für Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke etc. von den Stärkeversandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Swinemünde trs. seewärts;

5. eine Aenderung der Bestimmung über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen.

Der Ausnahmetarif 23 für Braunkohlen-Brikets von Hermania nach den Hafenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin gelangt mit dem 1. August d. J. zur Aufhebung, da von diesem Ausnahmetarif bisher kein Gebrauch gemacht worden ist.

Der Nachtrag II zum Anhang enthält direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und denjenigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, für welche ein direkter Verkehr bisher nicht bestand.

Der Nachtrag II zum Tarif ist zum Preise von 0,23 ℳ, der Nachtrag II zum Anhang zum Preise von 0,30 ℳ bei den Verkaufsstellen des Tarifs käuflich zu haben.

Breslau, den 12. Mai 1892. (901)

Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu den Zusatzbestimmungen zu Ziffer XII 4 des Nebengebührentarifs (Badischer Gütertarif S. 13/14) tritt unter Id (Bemerkungen) folgende weitere Bestimmung hinzu:

„4. Die Eisenbahnverwaltung ist nicht verpflichtet, die von ihr auf Grund der vorstehenden Bestimmungen behandelten Güter auf ihren ordnungsmässigen Zustand zu prüfen; sie übernimmt ferner für die bis zu ihrer Weiterversendung im Hafengebiet (einschliesslich der Werfthallen) niedergelegten Güter keinerlei Verantwortung."

Karlsruhe, den 11. Mai 1892. (902)

Generaldirektion.

Lokalgütertarif des Direktionsbezirks Berlin. Am 16. Mai 1892 erscheint zum Kilometerzeiger des Lokalgütertarifs für den Direktionsbezirk Berlin der dritte Nachtrag. Derselbe enthält abgekürzte Entfernungen für eine Reihe von Stationsverbindungen und ist unentgeltlich beim Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz und bei den Güterabfertigungsstellen zu haben. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Dienststellen.

Berlin, im Mai 1892. (MG903)

Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr Böhmen - Tirol. Am 1. Juni 1892 gelangt für die Beförderung mineralischer Kohlen von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen), sowie der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (Lokalbahn Swolenowes-Smecna) nach in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung.

Der gleichnamige Ausnahmetarif vom 15. November 1885 wird nebst dem hierzu erschienenen Nachtrag I vom 1. Februar 1886 hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Ausnahmetarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen, sowie beim Materialdepot der unterfertigten Stelle zum Preise von 30 kr. Oe. W. = 0,50 ℳ für das Stück erhältlich.

München, den 12. Mai 1892. (904)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Tiroler Güterverkehr. Am 1. Juni 1892 gelangt für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Bömischen Nordbahn-Gesellschaft, der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Böhmen einschliesslich der Station Iglau), ferner der Station Reichenberg der K. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und in Tirol gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen andererseits ein neuer Tarif (Theil II) zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif vom 15. November 1885 wird nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I—VIII hierdurch ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen, sowie beim Materialdepot der unterfertigten Stelle zum Preise von 2 fl. Oe. W. = 3,50 ℳ für das Stück erhältlich.

München, den 12. Mai 1892. (905)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. kommt unter Aufhebung des Hefts 2 vom 1. Januar 1889 ein neues Heft 2 zur Einführung; dasselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze, sowie neue Frachtsätze für die Stationen Glons, Jemeppe, Liers, Milmort, Nederheim und Rocour der Lüttich - Limburger Eisenbahngesellschaft.

Abdrücke des Hefts 2 sind zum Preise von 0,40 ℳ bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 14 Mai 1892. (906)

Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Galizisch - Rumänischer Holzverkehr. Mit 1. Juni 1892 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Galizische Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Hierdurch wird der bisherige Ausnahmetarif vom 1. April 1890 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 6. Mai 1892. (907)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Lokal-Verkehr. Für ordinäre Töpfer- und Steingutwaaren, verpackt, treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von	bei Aufgabe von beliebigen Mengen pro Frachtbrief und Wagen	5000 kg	10000 kg
Gröschelmauth, Mährisch-Budwitz, Schönwald - Frain			
nach Tetschen Oe. N. W. B. loco u. transit		die Frachtsätze der Klassen II	A B

Wien, am 12. Mai 1892. (908)

Oesterreich. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband, Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. Einführung eines neuen Tarifes und Ausgabe von Tarifnachträgen. Am 1. Juni 1892 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, gebrannten Steinen und Chamottemörtel zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Lindau transit bezw. Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, sowie Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Wirksamkeit, wodurch die ab 1. Juli 1878 bezw. 10. Oktober 1881 gültigen Nachträge X bezw. XVII zu den Tarifen des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres (Vereinigte Schweizerbahnen bezw. Nordostbahn und weiter) vom 1. Dezember 1873 mit Ausnahme der Frachtsätze für Erde etc. im Verkehre mit Chur, Glarus, Rapperswyl, Rorschach, St. Gallen, Wyl bezw. Vevey, dann jener für Chamottesteine etc. im Verkehre mit Bex, Neuchâtel und Vevey, welche noch bis 31. Juli 1892 in Kraft verbleiben, aufgehoben und ersetzt werden.

Die Aufhebung dieser Taxen gelangt durch Ausgabe der Nachträge XVIII und XXIII zu den Tarifen des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehres vom 1. Dezember 1873 gleichzeitig zur Durchführung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1892. (909)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

---

a) Verkehr Russisch-Oesterr. Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits; b) Oesterr.-Südwestrussischer Grenzverkehr. Verlängerung der Weiterbeförderungsfristen für Getreide etc. Russ. Herkunft.

Für jene Transporte von Getreide etc. Russischer Herkunft, welche vor Inkrafttreten des Russischen Ausfuhrverbotes angelangt sind, wird die tarifmässige Frist für die Neuaufgabe in den Russisch-Oesterr. Grenzstationen bezw. für die Reexpedition in Czernowitz, Tarnopol, Lemberg und Krakau unter Aufrechthaltung aller sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen von 6 Monaten auf **12 Monate** verlängert.

Wien, am 7. Mai 1892. (910)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, auch namens der betheiligten Bahnen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab finden die im Theil I des Staatsbahn-Personentarifs Seite 14 Ziffer 4 A, B, C enthaltenen Bestimmungen über Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten auf solche Fahrten innerhalb des Berliner Vorortgebietes, einschliesslich der Vorort-Endstationen, keine Anwendung, und zwar weder bei der Benutzung von Vorort- noch von Fernzügen.

Berlin, den 12. Mai 1892. (MG911)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Magdeburg, Altona, Erfurt und Bromberg.

---

3 Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 30. April 1892 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XXIV. Verloosung der Prioritätsobligationen Emission 1866, à 300 fl. Oe. W. in Silber wurden folgende 656 Nummern gezogen:

11 28 52 53 57 60 101 125 184 188 208
242 262 295 298 305 308 340 392 396 423
428 463 469 470 471 479 480 497 499 528
579 617 630 639 642 663 716 748 780 822
831 847 853 859 932 1038 1088 1092 1163
1177 1183 1203 1212 1281 1309 1327 1353
1359 1383 1386 1387 1411 1430 1445 1522
1570 1577 1588 1594 1626 1628 1702 1714
1760 1768 1805 1833 1843 1848 1918 1976
2000 2004 2049 2124 2141 2144 2162 2194
2208 2218 2280 2286 2348 2371 2374 2416
2421 2453 2460 2463 2471 2508 2526 2538
2548 2560 2580 2660 2664 2667 2669 2682
2702 2726 2770 2776 2815 2818 2821 2837
2873 2887 2893 2917 2938 2946 2991 3015
3098 3115 3117 3170 3187 3228 3284 3292
3296 3326 3330 3354 3362 3369 3398 3414
3488 3536 3573 3605 3661 3671 3717 3832
3875 3888 3903 3931 3940 4020 4053 4070
4071 4091 4132 4139 4143 4154 4255 4291
4305 4332 4345 4379 4432 4439 4544 4639
4657 4659 4681 4684 4693 4700 4738 4742
4775 4789 4803 4805 4820 4857 4869 4958
4988 4994 5000 5009 5031 5093 5102 5130
5138 5147 5188 5220 5237 5244 5254 5260
5266 5279 5295 5310 5315 5325 5340 5363
5379 5554 5566 5585 5602 5701 5729 5731
5743 5840 5865 5891 5905 5907 5911 5919
5973 5982 5994 6053 6073 6076 6100 6121
6137 6145 6183 6201 6213 6222 6229 6234
6248 6273 6283 6331 6365 6401 6490 6515
6529 6544 6546 6611 6646 6723 6729 6762
6796 6804 6833 6907 6915 6917 6931 6933
6988 7012 7014 7020 7026 7066 7096 7125
7153 7162 7187 7202 7229 7333 7351 7368
7387 7399 7424 7471 7492 7493 7600 7670
7740 7742 7752 7774 7787 7789 7833 7840
7906 7941 7957 7959 7973 8047 8089 8099
8106 8111 8132 8163 8165 8174 8214 8230
8237 8304 8319 8320 8327 8343 8349 8387
8464 8481 8485 8518 8545 8555 8576 8600
8703 8709 8711 8764 8787 8808 8869 8905
8958 8972 9043 9100 9116 9163 9165 9245
9258 9307 9326 9336 9363 9381 9387 9411
9445 9479 9511 9517 9535 9554 9561 9587
9593 9605 9620 9636 9662 9677 9697 9716
9733 9744 9879 9892 9904 9922 9925 9926
9938 9961 9979 10012 10025 10027 10051
10059 10073 10080 10102 10115 10124 10136
10193 10200 10206 10210 10249 10251 10334
10362 10389 10414 10428 10474 10475 10517
10520 10561 10571 10582 10583 10600 10651
10656 10700 10722 10743 10768 10785 10813
10816 10849 10869 10888 10896 10900 10914
10954 10975 10981 11006 11018 11048 11153
11157 11177 11204 11249 11257 11267 11367
11372 11373 11397 11425 11434 11482 11485
11493 11501 11530 11532 11540 11666 11687
11688 11714 11748 11749 11752 11763 11792
11818 11861 11916 11920 11974 11977 12000
12004 12039 12056 12089 12122 12131 12143
12153 12174 12260 12305 12307 12340 12414
12416 12417 12420 12433 12458 12529 12553
12613 12615 12618 12634 12704 12722 12734
12780 12790 12856 12864 12887 12959 12965
12966 12983 13097 13099 13131 13165 13172
13177 13189 13202 13244 13264 13315 13387
13393 13399 13402 13419 13428 13440 13481
13491 13514 13520 13541 13564 13590 13627
13700 13728 13749 13785 13787 13839 13861
13865 13878 13890 13917 13943 13971 14069
14072 14074 14076 14117 14127 14146 14181
14192 14193 14213 14241 14273 14355 14372
14373 14374 14383 14404 14424 14433 14489
14494 14499 14506 14508 14556 14578 14589
14595 14601 14654 14680 14685 14705 14713
14723 14732 14753 14775 14803 14817 14835
14871 14938 14976 15017 15028 15046 15077
15085 15109 15110 15208 15259 15311 15315
15321 15322 15334 15368 15405 15425 15466
15494 15529 15547 15557 15564 15584 15606
15635 15650 15706 15708 15777 15784 15802
15830 15877 15886 15895 15902 15923 15945
15951 15974 15978 15979 16002 16036 16061
16101 16104 16132 16181 16190 16194 16256
16284 16364 16391 16393.

Vom 1. August 1892 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden und zu diesen Obligationen gehörenden Kupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, u. zw. spesen- und provisionsfrei, in Reichsmark umgerechnet, nach demjenigen Wiener Kurse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird, nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
„ Breslau: Herr E. Heimann;
„ Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt;
„ München: die Bayerische Vereinsbank.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1892 auf, und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1892 fällig werdenden Kupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der
Ziehung 1882: Nr. 7798 11503;
Ziehung 1885: Nr. 841 1508 8295 12970;
Ziehung 1886: Nr. 5839 7552 15436;
Ziehung 1887: Nr. 4704 6220 11684 11808;
Ziehung 1888: Nr. 3340 4138 4316 4454 4561 6731 7553 8250 8253 11561 14352;
Ziehung 1889: Nr. 561 2625 2741 4307 4560 6738 7516 9855 9977;
Ziehung 1890: Nr. 420 2195 2623 2743 3881 4571 5124 6126 6233 7521 9316 12182 12741;
Ziehung 1891: Nr. 321 589 1081 1180 2451 2876 2890 2911 3686 3732 4411 4423 4743 4795 5065 5126 5383 5440 5642 5888 6082 6138 6268 6302 6445 6746 7138 7157

7996 8254 8329 9230 9390 9514 9647 9919 10180 10417 11017 11081 11275 11718 11954 12159 12176 12394 12409 12568 12588 14466 14615 15319.

Wien, den 30. April 1892. (912)
Vom Verwaltungsrathe.

4. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Verdingung. Die Anfertigung und Lieferung von

A. 54 Personenwagen für die Wannseebahn,
B. 170 Stück Wagenradsätzen,
C. 324 „ Tragfedern } für Wagen
270 „ Spiralfedern }

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Neubaubüreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen die gebührenfreie Einsendung von 3,0 ℳ für A, von 1,50 ℳ für B und von 1,0 ℳ für C bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen oder Trag- und Spiralfedern“

versehen, zu dem auf

Dienstag, den 24. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr für die Wagen, Vormittags 12 Uhr für die Radsätze und Vormittags 12½ Uhr für die Trag- und Spiralfedern anberaumten Verdingungstermin an das vorgenannte Büreau einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb vier Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 9. Mai 1892. (913)

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Wanddampfmaschine für die neue Dreherei der Hauptwerkstatt Erfurt am 31. Mai d. J. Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau.

Der Ausschreibung liegen die durch die Regierungs-Amtsblätter bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vom 17. Juli 1885 zu Grunde.

Bedingungen etc. liegen im unterzeichneten Büreau während der Geschäftsstunden zur Einsichtnahme aus, dieselben können auch nebst dem Angebotsbogen gegen postfreie Einsendung von 1,40 ℳ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) portopflichtig von da bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der auf dem Angebotsbogen angegebenen Aufschrift versehen, bis zu oben angeführtem Termin einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 12. Mai 1892. (914)
Maschinentechnisches Büreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckarbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an:

Schienen, Schweisseisen, Drahtspähnen, Radreifen, Feuerbüchsen von Kupfer, Trieb-, Lauf- und Wagenradsätzen, Wasserreservoirtheilen, sowie für diesseitige Zwecke nicht mehr brauchbare gusseiserne Lokomotivcylinder etc.

sollen Dienstag, den 31. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr durch Anbietung vergeben werden.

Der Haupt-Magazinverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termin bei dem Haupt-Magazinverwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 10. Mai 1892. (915)
Der Ober-Betriebsinspektor.

6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin Verkauf von 14 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 30. Mai 1892, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven“ an das maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar, oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Juni d. J.

Berlin, den 12. Mai 1892. (916MG)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Wir gebrauchen leihweise zum Bau der Bergthalbahn 18 Kieswagen und zwar 8 Stück von Mitte Juni bis Mitte September und 10 Stück von Mitte Juli bis Mitte Oktober.

Diesbezügliche Offerten ersuchen wir uns baldmöglichst einzureichen.

Darmstadt, den 12. April 1892.
Bau- & Betriebs-Verwaltung
der Hessischen Nebenbahnen
im Privatbetrieb.

Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u. dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle **nur** die echte, seit 17 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch R. Avenarius & Co., Stuttgart & Hamburg.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

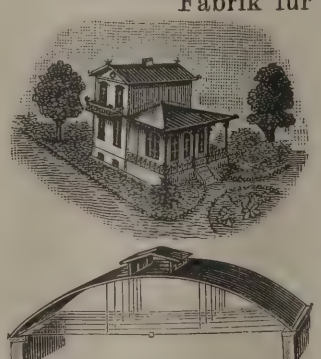
Für eine grössere **Eisenbahn in Südamerika** zum baldigen Eintritt gesucht:

1 erfahrener Locomotivführer,
1 tüchtiger, auch Klempnerei verstehender Kupferschmied,
3 mit Locomotiv-Reparatur durchaus vertraute Maschinenschlosser.

Unverheirathete bevorzugt.

Schriftliche Meldungen unter Beifügung eines Lebenslaufes und der Zeugnisse an Rudolf Mosse, Dortmund, unter B. 16.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss.— Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von ⊥ Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Rosenzweig & Baumann in Kassel, betr. Bessemer- und Porzellan-Email-Farbe, bei.

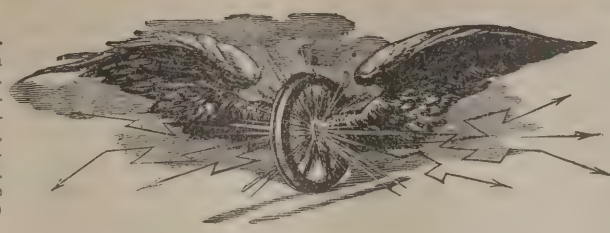
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 40

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Mai 1892.

Inhalt:

Zum neuen internat. Eisenbahn-Frachtrecht. (Fortsetzung.)
Der Bau der Wiener Stadtbahn.
Verwaltungsbericht der Königl. Württembergisch. Verkehrsanstalten für 1890/91. II.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Der Reichsrath und die Wiener Stadtbahn.
Eisenbahn Marmaros - Sziget-Woronienka
Bahnseitige Veräusserung von unanbringlichen Lebensmitteltransporten.
Parteiseitige Erklärung bezügl. d. steueramtlichen Behandlung von Spiritussendungen in den Frachtbriefen.
Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.
Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.
Prozesskosten bei Unterlassung einer aussergerichtlichen Reklamation.
Haltestelle Enzersberg.
Abänderung von Stationsnamen.
Generalversammlungen:
des Klubs Oesterr. Eisenbahnbeamten;
der Graz-Köflacher Eisenbahn;
der Buschtêhrader Eisenbahn;
der Eisenb. Lemberg-Belzec;
der Simmeringer Masch.-Fabrik.
Börsenbericht.
Aus Russland:
Leistungsfähigkeit d. Russischen Eisenbahnen für den Kriegsfall.
Betriebsergebnisse d. Russischen Staatseisenbahnen im J. 1891.
Moskau-Kursker Bahn: Beabsichtigte Verstaatlichung.
Personalveränderungen im Verkehrsministerium.
Riga-Dünaburger E.: Gen.-Vers.
Eisenbahnbauten.
Aus Frankreich:
Neues Eisenb. - Gütertarifgesetz.
Neuordnung des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes.
Aus Grossbritannien:
Das herannahende Ende der Englischen Weitspur.
Aus Süd- und Mittelamerika:
Argentinien. Uruguay. Venezuela. Kolumbia. Kuba. Mexiko.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 6/11. 1890.
Verschiedenes:
Ausstattung v. Eisenbahnwagen.
Die höchsten Brücken der Welt.
Ein eigenthümlicher Unfall.
Die Two Medicine Brücke der Great Northernbahn.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

(Fortsetzung aus Nr. 26.)

XII. Haftungsgrundsätze.

Im alten Rom haben bekanntlich die Schiffer, wie die Schank- und Gastwirthe nicht gerade für Muster von Zuverlässigkeit und Redlichkeit gegolten. Dem diesen Berufsarten damals anklebenden Makel ist zu einem guten Theil die strenge Haftpflicht zuzuschreiben, welche der Prätor durch sein Edikt den genannten Gewerbetreibenden für den von ihnen abgeschlossenen Aufnahme- und Beförderungsvertrag (receptum) auferlegt hat.[1]) Finden wir doch im IX. Titel des IV. Buches der Pandekten mit der Ueberschrift: „nautae, caupones stabularii ut recepta restituant“, ein Except aus Ulpian's XIV. Buch zum Edikt, in welchem es heisst: wenn jene Vorschrift nicht gegeben wäre, würden diese Leute mit den Dieben gegen ihre Gäste gemeinsame Sache machen, wie sie es selbst unter der Herrschaft des Ediktes thun (l. 1 § 1 a. a. O.). Und ebendaselbst (l. 3 § 1) einen Ausspruch von Pomponius, der Prätor habe darauf Bedacht genommen, die Ruchlosigkeit jener Sorte von Menschen zu zügeln. Obschon diese Anschauungsweise zum Glück heute ebenso veraltet ist, wie das Wort des neuen Testamentes von den „Zöllnern und Sündern“, sind doch mit dem Pandektenrecht die strengen Haftungsregeln des Aufnahmevertrages, welchen noch andere Erwägungen zu Grunde liegen[2]), in fast sämmtliche moderne Gesetzgebungen übergegangen und auch auf das verwandte ehrsame Gewerbe des Frachtfuhrmanns angewendet worden. Und so erfreut sich heute die Eisenbahn als grösster der Frachtführer wenigstens grundsätzlich des privilegium odiosum, dass sie für das ihr zur Beförderung übergebene Gut haftet, sofern sie nicht bestimmte Entlastungsgründe darzuthun vermag.

Es entspricht den Rechtsanschauungen sämmtlicher bei dem Berner Vertragswerke betheiligten Staaten, wenn durch

[1]) Ait Praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cujusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos judicium dabo: l. 1. pr. Dig. IV. 9.

[2]) Maxima utilitas est hujus Edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere: Ulpianus ad Edictum in l. 1 § 1 a. a. O. Man sollte meinen, der alte Ulpian habe bereits den Rauch der Lokomotive mit ihrem Transportmonopol gewittert.

Art. 30 des internationalen Uebereinkommens bestimmt ist: die Eisenbahn haftet . . . für den Schaden, welcher durch **Verlust, Minderung oder Beschädigung** des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.[3])

Indess wurde nach dem Vorgange des Deutschen Rechts und in Anlehnung an gewisse Bestimmungen der Französischen Spezialtarife anerkannt, wie die Billigkeit bei gewissen Gütern und Beförderungsarten eine Modifikation der hiernach der Eisenbahn obliegenden Beweislast verlangt. In diesem Sinne ist durch Art. 31

1. für Güter, welche tarif- oder vereinbarungsmässig in offen gebauten Wagen befördert werden,

2. für laut Anerkenntniss auf dem Frachtbrief unverpackt oder mangelhaft verpackt aufgegebene Güter,

3. für tarif- oder vereinbarungsmässig vom Absender zu verladende oder vom Empfänger zu entladende Güter,

4. für Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

5. für lebende Thiere,

6. für tarif- oder vereinbarungsgemäss zu begleitende Güter, einschliesslich der Thiere

die Befreiung der Eisenbahn von der Haftung derart ausgesprochen, dass wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der mit der Beförderung derartiger Gegenstände verbundenen Gefahren entstehen konnte, bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet wird, der Schaden sei aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden.[4])

Ebenso ist nach Art. 32 in Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, die Haftpflicht der Eisenbahn bis zu einem erfahrungsmässigen Normalsatz ausgeschlossen, welcher nach § 8 der Ausführungsbestimmungen bei flüssigen und feuchten, sowie einigen daselbst aufgeführten trockenen Gütern 2 %, bei allen übrigen Gütern 1 % beträgt. Dieser Normalsatz wird für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist. Er kommt nicht zur Anwendung, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust anderweit entstanden ist oder dass der Prozentsatz der Beschaffenheit des Gutes oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.[5])

Eine weitere Beschränkung der Haftpflicht ist bezüglich des Bestimmungsortes durch Art. 30 Abs. 2 insofern ausgesprochen, als die Haftung auf Grund des Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation besteht, für die Weiterbeförderung aber die für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen Anwendung finden.[6])

Aehnlich wie in unserem Rechte[7]) kann nach Art. 33 der zur Klage Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert.[8])

Wenn in dieser Weise die Voraussetzungen der Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes geregelt sind, so ergibt sich die weitere Frage, in welcher Höhe, sofern diese Voraussetzungen zutreffen, Ersatz zu leisten ist.

In letzterer Hinsicht galt es, die erheblich von einander abweichenden Anschauungen des Französischen Rechts und der Deutschen Institutionen zu versöhnen. Nach den Grundsätzen des Code civil (Art. 1149—1151) ist der ganze durch den Verlust usw. des Gutes entstandene Schaden (einschliesslich des entgangenen Gewinnes) zu ersetzen, allerdings mit der Beschränkung, dass er ein direkter war und vorausgesehen werden konnte. Nach dem Deutschen Handelsgesetzbuch (Art. 396 und 427) und Betriebsreglement (§ 68) haftet dagegen die Eisenbahn nur für den Werth des Gutes, und auch für diesen nur bis zur Höhe der im Frachtbriefe gegen einen Taxzuschlag erfolgten Werthsdeklaration, in deren Ermangelung aber nur bis zu dem reglementarischen Maximalsatz.

Zwischen diesen Systemen hat das internationale Uebereinkommen einen Mittelweg eingeschlagen.

Zunächst soll hiernach in der Regel nicht der volle Schaden, sondern nur der Werth des ganz oder theilweise in Verlust gerathenen Gutes ersetzt werden, und zwar unter Zugrundelegung des Ortes und der Zeit des Versands[9]) und ohne Beschränkung auf einen Maximalsatz (Art. 34). Im Falle der Beschädigung aber ist der volle Minderwerth des Gutes zu ersetzen (Art. 37), wobei naturgemäss[10]) und im Sinne des Uebereinkommens Ort und Zeit des Empfanges maassgebend ist.

Ausnahmsweise ist ein geringerer Schadensersatz vorgesehen. Nach Art. 35 ist es nämlich den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife oder — nach dem Deutschen Sprachgebrauch — Ausnahmetarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Tarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.[11]) Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung ist in diesem Falle nicht gestattet.[12])

Andererseits ist auch die Möglichkeit gegeben, einen höheren Schadensersatz geltend zu machen. Wenn nämlich eine Deklaration des Interesses an der Lieferung[13]) stattge-

[3]) Ebenso die neue Verkehrsordnung § 75 Abs. 1. Aehnlich das bisherige Betriebsreglement § 64 Abs. 1 gemäss H.-G.-B. Art. 395 Abs. 1.

[4]) Ebenso die neue Verkehrsordnung § 77. Vergl. das bisherige Betriebsreglement § 67 Z. 1—7. H.-G.-B. Art. 424.

[5]) Ebenso die neue Verkehrsordnung § 78. Vergl. bisheriges Betriebsreglement § 67, Z. 8. H.-G.-B. Art. 426.

[6]) Vergl. die neue Verkehrsordnung § 76. Bisheriges Betriebsreglement § 65 und 66. H.-G.-B. Art. 430, 431.

[7]) Vergl. die neue Verkehrsordnung § 79. Bisheriges Betriebsreglement § 64, Abs. 4, Satz 1.

[8]) Für den Fall der Wiederauffindung des Gutes enthält der Art. 36 des Uebereinkommens ähnliche Bestimmungen wie § 64 Abs. 7 u. 8 des bisherigen Betriebsreglements. Dem Art. 36 ist der § 82 der neuen Verkehrsordnung nachgebildet.

[9]) Unter Erstattung von Zöllen, Fracht und sonstigen Kosten. Dies ist die nothwendige Konsequenz der Abweichung vom Deutschen Recht, welches den Empfang zu Grunde legt und folgerichtig von dem zu erstattenden Werthe dasjenige in Abzug bringt, was infolge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist. (H.-G.-B. Art. 396 Abs. 2.) Die neue Deutsche Verkehrsordnung (§ 80) hat in dieser Hinsicht die Grundsätze des Handelsgesetzbuches (Empfangsort usw.) beibehalten, da eine Abänderung gemäss Art 423 H.-G.-B. unzulässig erschien. Dagegen ist der Oesterreichisch-Ungarische Entwurf eines neuen Betriebsreglements auf Grund legislativer Ermächtigung auch in diesem Punkte dem internationalen Uebereinkommen angepasst.

[10]) Weil es sich um einen angekommenen Gegenstand handelt.

[11]) Selbstverständlich bedarf es dazu der Genehmigung dieser Tarife durch die betheiligten Regierungen, soweit denselben dieses Recht nach den inneren Bestimmungen zusteht. Vergl. Z. III des Schlussprotokolls.

[12]) Dies ergibt sich zweifellos aus den Verhandlungen der II. Konferenz, infolge deren das Citat des Art. 35 im Art. 38 gestrichen worden ist.

[13]) Diese Deklaration muss an der dazu bestimmten Stelle des Frachtbriefes erfolgt sein. Der Frachtzuschlag, welcher dafür zu entrichten ist und vom Absender auch auf den Empfänger überwiesen werden kann (Art. 38 Abs. 2 in Verb. mit Art. 12 Abs. 1), darf 5 ‰ der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen und beträgt mindestens 40 ₰.

funden hat, so kann dem Berechtigten ausser der durch Art. 34 und 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Vorhandensein und Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Was aber die Haftpflicht für **Verspätungen** betrifft, so sind deren Voraussetzungen in Art. 39 dahin geordnet, dass die Eisenbahn für den Schaden einzustehen hat, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte. Diese Vorschrift enthält allerdings gegenüber dem Art. 397 des D. H.-G.-B., welcher nur den Beweis verlangt, dass die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte, scheinbar eine Verschärfung der Haftpflicht. Aber nur scheinbar. Denn auch unter der Herrschaft des internationalen Uebereinkommens[14]) wird der Richter stets zu prüfen haben, ob die Eisenbahn das ihr billigerweise zuzumuthende Maass von Sorgfalt angewendet hat, und wird bejahenden Falls den ihr obliegenden Beweis wohl für geführt erachten.

In weit erheblicherer Weise weichen die Bestimmungen des Uebereinkommens bezüglich der Höhe des im Falle der Verspätung zu leistenden Schadensersatzes von unserem zur Zeit geltenden Rechte (Betriebsreglement § 70, H.-G.-B. Art. 427 Ziff. 2) ab. Nach Art. 40 beträgt diese Vergütung, sofern weder ein Schade nachgewiesen, noch das Interesse an der Lieferung deklarirt ist, bei Verspätungen bis einschliesslich:

1/10	der Lieferfrist:	1/10	der Fracht
2/10	„ „	2/10	„ „
3/10	„ „	3/10	„ „
4/10	„ „	4/10	„ „
von längerer Dauer		5/10	„ „

Hat beim Mangel eines Schadensnachweises eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so kann das Doppelte dieser Beträge beansprucht werden, jedoch nur bis zur Höhe der deklarirten Summe. Ist dagegen ein Schaden nachgewiesen, so kann der Betrag dieses Schadens, und zwar ohne Deklaration bis zur Höhe der ganzen Fracht, im Falle der Deklaration aber bis zur Höhe der deklarirten Summe beansprucht werden.[15])

Es sei hier wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass die erwähnte „Deklaration des Interesses an der Lieferung“ nicht für die rechtzeitige Lieferung gesondert erfolgen kann, vielmehr das im Falle des Verlustes und der Beschädigung über den Werth bezw. Minderwerth des Gutes hinaus zu ersetzende Interesse mit umfasst.

Für **Entschädigungsforderungen jeder Art** gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage sind noch folgende gemeinsame Bestimmungen getroffen.

Die Aktivlegitimation zur Geltendmachung solcher Forderungen kommt nach Art. 26 des Uebereinkommens nur demjenigen zu, welcher über das Frachtgut zu verfügen berechtigt ist. Dies ist, wie oben S. 891/92 gezeigt wurde, bis zu einem bestimmten Zeitpunkte der mit dem Frachtbriefduplikat versehene Absender, und von da ab der Empfänger. Vermag der Absender das Duplikat nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.[16])

Auch der Passivlegitimation ist schon früher — Seite 773/74 — bei Erörterung von „Transportpflicht und Transportgemeinschaft“ der dem Uebereinkommen angehörigen Bahnen gedacht worden. Wir dürfen hier daran erinnern, dass nach Art. 27 des Uebereinkommens[17]) sämmtliche Bahnen der vom Gut mit dem internationalen Frachtbriefe durchlaufenen Strecke sammthaftbar sind, die Klage aber — vorbehaltlich des Rückgriffs der Bahnen untereinander — nur gegen die erste, die letzte oder die schuldige Bahn gerichtet werden kann. Nach Art. 28 kann übrigens im Weg der Widerklage oder der Einrede auch gegen eine andere Bahn geklagt werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet. Die Klage ist nach Art. 27 Abs. 4 vor einem Gerichte des Staates anhängig zu machen, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Im Art. 29 hat das Uebereinkommen den in allen Einzelrechten[18]) geltenden Grundsatz der Haftung der Eisenbahn für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des übernommenen Transportes bedient, auch für den internationalen Verkehr sanktionirt.

Nicht minder entspricht es allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen, wenn im Art. 41 bestimmt ist, dass die Vergütung des vollen Schadens in allen Fällen gefordert werden kann, wenn derselbe infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.[19])

Das Gleiche gilt für die Bestimmung des Art. 43: Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender ausser Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.[20]) Ein solcher ist in diesen Fällen mangels der erforderlichen Willenseinigung überhaupt nicht zustande gekommen, obschon die sonstigen äusseren Voraussetzungen vorliegen. Die Eisenbahn kann aber auch in solchen Fällen aus anderen Titeln, namentlich auf Grund etwaiger Bereicherung, infolge arglistigen Verfahrens ihrer Leute u. dgl. haftbar werden.

Endlich stehen nach Art. 41 dem Forderungsberechtigten 6 % Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe zu, welche vom Tage des gestellten Entschädigungsbegehrens laufen. Es ist zu hoffen, dass diese den Grundsätzen des Handelsrechts entsprechende Bestimmung — vgl. Art. 287 und 289 des D. H.-G.-B. — auf eine beschleunigte Erledigung der Reklamationen nicht ohne Einfluss sein wird. G . . . . . r.

---

[14]) Dessen bezügliche Bestimmung in den § 86 der neuen Verkehrsordnung wörtlich übergegangen ist. — Vergl. dagegen § 69 Abs. 1 des bisherigen Betriebsreglements.

[15]) Aehnliche Bestimmungen enthält § 78 der neuen Verkehrsordnung. Nur wird die Abstufung der beim Mangel eines Schadensnachweises zu vergütenden Fracht nicht nach Zehnteln der Lieferfrist, sondern nach vollen Tagen bemessen, derart, dass statt 1/10 der Lieferfrist immer 1 Tag zu setzen ist, statt 2/10 immer 2 Tage usw.

[16]) Aehnliche Bestimmungen finden sich im § 73 der neuen Verkehrsordnung. Nur ist nach dieser das Frachtbriefduplikat nicht obligatorisch.

[17]) Vergl. § 74 der neuen Verkehrsordnung, § 62 des bisherigen Reglements, Art. 401 und 429 des D. H.-G.-B.

[18]) Ebenso D. H.-G.-B. Art. 400. Bisheriges Betriebsreglement § 63.

[19]) Ebenso § 88 der neuen Verkehrsordnung. Der unklare Begriff „bösliche Handlungsweise“ (H.-G.-B. Art. 396 a. E. und 427 a. E., altes Betriebsreglement § 68 Abs. 2) ist dadurch für den Eisenbahnverkehr glücklich beseitigt.

[20]) Ebenso Verkehrsordnung § 89.

Der Bau der Wiener Stadtbahn.

Aus den Reden des Handelsministers Marquis v. Bacquehem und des Regierungsvertreters Sektionschef Ritter v. Wittek im Oesterreichischen Abgeordnetenhause über den Bau der Wiener Stadtbahn theilen wir folgendes mit.

Handelsminister Marquis v. Bacquehem äusserte sich über die Vorlage wie folgt: Der Linienplan des Stadtbahnnetzes muss sich den räumlichen Verhältnissen innerhalb des verbauten Stadtgebietes anschliessen, soll man nicht infolge von Gebäudeeinlösungen zu ganz ungeheuerlichen Kostenziffern gelangen. Demgemäss konnten Radiallinien, so wünschenswerth sie auch sonst erscheinen mögen, nur in sparsamer Austheilung in den Plan mit aufgenommen werden, es

musste vielmehr getrachtet werden, sie in Schlingen und Schleifen aufzulösen und auf diese Weise ausgedehnte Theile des Stadtgebietes mit einzubeziehen. Hiernach ergab sich die folgende Disposition: Die Gürtellinie und die Donaustadtlinie ergänzen die Wiener Verbindungsbahn zu einem Kreise. Für die äusseren Stadttheile wird ein zweiter Kreis durch die Vorortlinie gebildet, der den ersteren tangentiell in Heiligenstadt berührt. Die Vorortlinie zieht sich am Abhange des Gebirgszuges hin und bildet mit der Bahn Penzing-Hetzendorf, der Donaulände- und Donauuferbahn eine Ringlinie um das gesammte Stadtgebiet. Eine solche äussere Ringlinie ist in Paris und Berlin längst vorhanden; sie ist heute auch in Wien leicht durchführbar; sie ist wichtig, weil sie es ermöglichen wird, Massentransporte ohne Berührung der Endbahnhöfe gegenseitig hinüberzuleiten. Die Vorortlinie wird deshalb ungetheilte Züge der Hauptbahnen ohne Maschinenwechsel aufnehmen müssen. Sie wird daher das Profil und das Alignement einer Hauptbahn haben, während die Geleisezahl und die Hochbauten auf das Ausmaass einer Lokalbahn vorläufig beschränkt bleiben können. Die Vorortlinie wird voraussichtlich über einen starken Frachtenverkehr, aber auch über einen namhaften Personenverkehr verfügen. Ich theile nicht die Bedenken, die in dieser Richtung geäussert worden sind, denn es darf wohl angenommen werden, dass eine Linie, die sich am Rande eines von mehr als 1 300 000 Menschen bewohnten Stadtgebietes hinzieht, über einen wesentlichen Personenverkehr verfügen wird. Jedenfalls wäre es nicht möglich, den Verkehr, den die Vorortlinien zu bewältigen haben werden, der Gürtellinie aufzulasten, denn die Gürtellinie ist für einen dichten Zugverkehr mit kurzen Intervallen bestimmt; zur Bewältigung desselben wird ein Geleisepaar voll ausgenutzt werden. Müsste die Gütellinie daher auch noch den Verkehr übernehmen, den die Vorortlinie zu besorgen haben wird, so müsste auf der Gürtellinie ein zweites Geleisepaar hergestellt werden. So erschien es zweckmässiger, dieses Geleise nach aussen zu verlegen und auf diese Weise auch dem industriellen Bedürfnisse der ehemaligen Wiener Vororte Rechnung zu tragen. Beide Linien, die Vorort- und die Gürtellinie, werden die Bestimmung haben, die Verbindungsbahn zu entlasten, die einer solchen Entlastung dringend bedarf, denn sie ist an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt; sie hat einen massenhaften Frachtenverkehr und einen sehr starken Personenverkehr. Letzteres erhellt schon daraus, dass die Frequenz des Meidlinger Bahnhofes, wo das Aufsteigen auf und das Absteigen von der Verbindungsbahn stattfindet, die Frequenz des Wiener Südbahnhofes nahezu erreicht, theilweise sogar überstiegen hat.

Die Gürtellinie wird die Bestimmung haben, den Wiener Westbahnhof zu entlasten, wo auch die vorhandenen Anlagen dem Verkehre kaum mehr zu folgen vermögen, indem die Züge von den Lokalstrecken ohne Berührung des Westbahnhofes direkt auf die Gürtellinie übergehen werden. Vorzugsweise aber dem Bedürfnisse des Stadtbahnnetzes wird auch die Donaustadtlinie zu dienen haben; die Donauuferbahn ist gleichfalls sehr belastet, und es sind namentlich zu Zeiten günstiger Getreidekonjunkturen Klagen über mangelhafte Beförderung und mangelhafte Wagenbeistellung nicht selten. Die Donaustadtlinie wird nun der Donauuferbahn ein zweites Geleise beistellen und gleichzeitig den Anschluss mit der Verbindungsbahn herstellen, bei welcher der Staat mit 5 Sechsteln als Eigenthümer interessirt ist, während er die Erwerbung des letzten Sechstels bekanntlich in Aussicht genommen hat. Die Verbindungsbahn hat so wie keinen Anfangspunkt auch keinen Endpunkt, sie endet in der Halle des Wiener Nordbahnhofes, wo der dichte Verkehr ihr die Einfahrt verschliesst. Nun wird durch die Donaustadtlinie nicht nur ein zweites Geleise beigestellt, sondern auch der Verbindungsbahn ein breites Ausfallthor eröffnet. Zudem wird diese Linie der Verbauung der Donauregulirungsgründe zu statten kommen, bei welchen der Staat gleichfalls als Miteigenthümer betheiligt ist.

Die Herstellung der Hauptbahnen lässt sich rechtfertigen und begründen, ohne dass dabei die lokalen Verkehrsbedürfnisse, denen sie auch zu dienen bestimmt sind, in erster Reihe gestellt werden. Die Hauptbahnen sind als eine Vervollständigung des Staatsbahnnetzes zu betrachten, theilweise durch dessen Bedürfnisse und durch gesammtstaatliche Rücksichten hervorgerufen. Was aber die Befriedigung der lokalen Verkehrsbedürfnisse betriffs, so hat es die Regierung stets als ihre Aufgabe betrachtet, den Verkehrsbedürfnissen der einzelnen Königreiche und Länder nicht blos, sondern der einzelnen Landestheile, Thäler, einzelner Städte entgegenzukommen. Ich halte daher dafür, dass die Regierung aus dem Rahmen ihrer bisherigen fürsorglichen Thätigkeit für das Zustandekommen von Lokalbahnen nicht heraustritt, wenn sie heute der Reichshauptstadt dasselbe Wohlwollen zuwendet, dessen sich andere Landestheile bereits zu erfreuen hatten. Die Kosten allerdings, um welche es sich handelt, sind hoch. Die Höhe der Kosten liegt eben in den Verhältnissen. Es wird ein intensiver Verkehr zu bewältigen sein, es werden kostspielige Bauten herzustellen sein. Indessen werden die Kosten dadurch herabgemindert, dass die Regierung auf dem Standpunkte steht, die sogen. Lokalbahnen durch die Konzessionirung an eine vertrauenswürdige Privatunternehmung herzustellen. Ausserdem ist es den Verhandlungen mit den autonomen Faktoren gelungen, den Beitrag des Staates dadurch herabzumindern, dass Stadt und Land zu absolut wie relativ hohen Beitragsleistungen herangezogen worden sind. Es ist überhaupt das ganze finanzielle Programm, ich meine die gesammte Operation, die Vereinbarung mit den autonomen Faktoren, die Aufnahme eines gemeinsamen Darlehens durch Staat, Stadt und Land unter den möglichst günstigen Bedingungen, die Vertheilung auf die einzelnen Bauperioden, die Frage der Behandlung der Interkalarzinsen usw. in einer Weise gestaltet worden, dass die Regierung in ihrem fortdauernden Bestreben nicht gehemmt wird, den wirthschaftlichen und Verkehrsbedürfnissen der einzelnen Königreiche und Länder nach wie vor entgegenkommen zu können.

Die Verkehrseinrichtungen in Wien genügten nicht mehr vor Einbeziehung der Vororte, sie genügen heute um so weniger. Das rasche Anwachsen der Vororte, die rapide Zunahme der Bevölkerung hat es mit sich gebracht, dass diese Einrichtungen nicht genügen. Es stehen heute eigentlich für den Massentransport in Wien dieselben Einrichtungen zur Verfügung wie vor 20 Jahren. Die ungenügenden Verkehrseinrichtungen, Verkehrsmittel, Verkehrsrouten bewirken, dass ein grosser Theil der Bevölkerung auf das Gehen angewiesen ist. Mehr als 70% des geschäftlichen Verkehrs werden in Wien zu Fuss abgewickelt. Ein wichtiges Moment aber für die Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen ist auch das hygienische. Es wird durch die Anlage der Bahnen der ärmeren Bevölkerung, welche zusammengedrängt unter ungünstigen Verhältnissen wohnt, ermöglicht werden, einerseits gesündere, andererseits billigere Wohnungen an der Peripherie der Stadt zu suchen. Auch auf den Erholungsverkehr muss Bedacht genommen werden. Der Sonn- und Feiertagsverkehr auf den Wiener Bahnhöfen macht nahezu ein Fünfttheil der Bevölkerung aus, und wird es auch den nach grösseren Entfernungen abgehenden und von dort kommenden Reisenden ermöglicht, billig in das Innere der Stadt zu gelangen.

Was die Aufgaben betrifft, die den Haupt- und Lokalbahnen zugewiesen sind, so werden die ersteren nebst dem Lokalverkehre auch den Transit-Güterverkehr zu bewältigen und auch gesammtstaatlichen Rücksichten zu dienen, die Lokalbahnen aber den täglichen Verkehr, den in das Innere der Stadt gravitirenden Geschäftsverkehr und den Approvisionirungsverkehr zu besorgen haben.

Der Minister bespricht das Bauprogramm von der juristischen und technischen Seite und fährt dann fort: Es ist die Frage, die Wienthallinie als Vollbahn, und zwar aus öffentlichen Mitteln auszubauen, aufgeworfen worden. Die Wienthallinie bildet bekanntlich im Verein mit der Donaukanallinie einen allerdings gebrochenen Durchmesser des Stadtbahnnetzes. Würde sie als Vollbahnlinie ausgebaut werden, so würde sie nahezu das Doppelte kosten, und die Konzessionirung dieser Linie wäre daher sehr erschwert. Die Konzessionirung der übrigen Linien würde aber durch Ausscheidung der Wienthallinie aus den eventuell zu konzessionirenden Lokalbahnen nahezu unmöglich; wenn wir dieselben ausscheiden, würden nur Bruchstücke übrig bleiben, die nicht betriebsfähig wären und nicht jene Rentabilität gewärtigen liessen, die schliesslich eine vertrauenswürdige Privatunternehmung voraussetzen muss.

Es sind über die Rentabilität der Linien eingehende Erhebungen gepflogen worden. Insoweit sich heute, da es sich um einen neuen, eigenartigen, erst zu entwickelnden Verkehr handelt, überhaupt ein Urtheil abgeben lässt, wird die Rentabilität durchschnittlich 2 bis 3 % betragen. Die Lokalbahnen werden den Durchschnittssatz vielleicht übersteigen, die Hauptbahnen unter demselben zurückbleiben, vielleicht mit Ausnahme der Donaustadtlinie, welche als Fortsetzung der ertragsreichen Verbindungsbahn der Rentabilität entspricht, welche die Verbindungsbahn hat. (Der Minister bespricht sodann eingehend die Nothwendigkeit der Umgestaltung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen.)

Bezüglich der Lokalbahnen ist die Konzessionsertheilung an eine leistungsfähige und vertrauenswürdige Privatunternehmung ins Auge gefasst. Sie kennen die Gründe, die für und wider angeführt wurden. Ich kann nicht leugnen, dass den Gründen dagegen eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, dass insbesondere die Zweckmässigkeit der einheitlichen Ausgestaltung der Stadtbahn ins Gewicht fällt. Allein die prinzipiellen wie die budgetären Gründe, welche dafür sprechen, waren nach unserer Ansicht überwiegend, zunächst die prinzipiellen Gründe. Wir stehen überhaupt auf dem Standpunkte, die Herstellung von Lokalbahnen Privatunternehmungen — als solche treten aber glücklicherweise auch Städte und in letzter Zeit auch Länder auf —

zu überlassen. Unser Lokalbahngesetz ist auch auf diesem Grundsatze aufgebaut. Es sind beispielsweise in den letzten 6 Jahren 45 Lokalbahnen konzessionirt worden, allerdings der weitaus geringere Theil mit einer direkten staatlichen Beihilfe, der grössere Theil mit den Begünstigungen, die auf Grund des Lokalbahngesetzes ertheilt werden können, und es ist, wenn auch gegen die eine oder die andere Bahn etwas bemerkt wurde, nie das Argument gebraucht worden, man sollte überhaupt nicht die Bahnen durch Privatunternehmungen herstellen, sondern vom Staate bauen lassen. Wir glauben aber auch, dass den öffentlichen Interessen, die dabei in Frage kommen, insbesondere den berechtigten Anforderungen nach einer reellen und ökonomischen Herstellung und Betriebsführung durch die Konzessionsbedingungen, durch geeignete Kontrole, durch Vorbehalte bei der Konzessionirung Rechnung getragen werden kann.

Der Regierungsvertreter Sektionschef Dr. R. v. Wittek wendet sich zunächst gegen die Behauptung, dass das Projekt nicht genügend vorbereitet sei. Das Projekt für die Gürtellinie sei von der Generaldirektion der Staatsbahnen schon im Jahre 1887 aufgestellt und später durch Aufstellung des Alternativprojektes einer Verbindung der Franz Josefbahn mit dem Hauptzollamte vervollständigt worden. Das Projekt der Lokalbahn sei von der Tramwaygesellschaft Krauss unter der Oberaufsicht der Generalinspektion gleichfalls schon vor längerer Zeit fertiggestellt und vor 2 Jahren beim Handelsministerium sowie bei der Gemeinde Wien eingereicht worden. Von den anderen Anlagen existirt das Projekt der Wienflussregulirung seit den 80 er Jahren. Die charakteristischen Grundsätze des damaligen Projektes, nämlich die Berechnung der Wassermassen und die Reservoirs, seien heute noch dieselben. Das Projekt der Sammelkanäle längs des Donaukanals sei gleichfalls schon in den 70 er Jahren von den Organen der Gemeinde Wien aufgestellt worden. Aus alledem ergebe sich, dass die Wiener Verkehrsanlagen in Bezug auf die Projekte schon seit langem gründlich vorbereitet seien und von einer Hast nicht gesprochen werden könne.

Die Fahrzeit vom Praterstern nach Nussdorf werde ungefähr 15—20 Minuten betragen, welche Fahrgeschwindigkeit für den Lokalverkehr wohl vollständig ausreichend sei. Die Umwandlung des Donaukanals sei eine nothwendige Konsequenz der Lage von Wien, und es sei zu verwundern, dass dieselbe nicht schon vor längerer Zeit begehrt wurde. Wenn eine Weltstadt in einer Entfernung von 4—500 m von dem Mittelpunkte eine schiffbare Wasserstrasse besitzt, so muss es überraschen, dass diese Wasserstrasse nicht auf den denkbar höchsten Grad der Vollkommenheit gebracht ist. Vom Stephansplatz bis zum Donaukanal sind nicht ganz 500 m, und eine schiffbare Wasserstrasse, die so in das Herz des ganzen geschäftlichen Betriebes hineingreift, findet sich in der ganzen Welt nicht wieder. Es kann daher nur in der Ausgestaltung und entsprechenden Benutzung dieser Wasserstrasse eine Abhilfe gegen ein schon lange wahrnehmbares Versäumniss liegen. Der Regierungsvertreter betont, dass die allerdings nach der Natur der Sache ziemlich hohen Kosten für die Umwandlung des Donaukanals eigentlich mit den Verkehrsanlagen nicht zusammenhängen und ebenso gut unter anderen Titeln hätten angefordert werden können. Der Gegenstand sei nur deshalb mit den anderen Auslagen zusammengefasst worden, weil dadurch die Geldbeschaffung eine billigere und leichtere zu werden verspricht und man der Donauregulirungskommission bei der Vollendung ihres Werkes die günstigeren Finanzirungsbedingungen zuwenden wollte. Der Regierungsvertreter betont, dass die Besorgniss über unbegründete Ueberschreitungen der Baukosten ungerechtfertigt sei. Das Maximum des Staatsbeitrages sei im Gesetze festgestellt, und es werde in dem Willen des Parlamentes liegen, etwaige Ueberschreitungen zu bewilligen oder nicht. Das System der Vergebung nach Einheitspreisen bringe allerdings die Möglichkeit von Ueberschreitungen näher als das System des Pauschalakkords an Grossunternehmer, aber mit Rücksicht auf die grossen sozialpolitischen Interessen werde man sich trotzdem nicht für das System der Generalentreprise entscheiden wollen. Die Projektirung sei vorsichtig, sowie alle Vorschläge der Generalinspektion sich bisher stets als richtig erwiesen haben.

Der Regierungsvertreter kommt sodann auf den Vergleich zwischen Wien und Prag zu sprechen. Für Prag sei in Bezug auf Eisenbahnanlagen in den letzten Jahren verhältnissmässig mehr geschehen, als für Wien. Prag hat eine Bahnhofsanlage, welche ausschliesslich auf Staatskosten ohne irgend einen Beitrag geschaffen wurde, und wenn sie fertig sein wird, Prag auf gleiche Stufe mit den bestversorgten Städten des Auslandes stellen wird, jedenfalls auf eine viel höhere Stufe als Wien, auch nach Ausführung der Verkehrsanlagen. In Prag ist ein Centralbahnhof mit einer stattlichen Anzahl von Millionen gebaut worden, welcher auf der vollen Höhe der heutigen technischen Leistungsfähigkeit steht, mit getrennten Geleisegruppen für verschiedene Verkehrsrichtungen, mit Personentunnels, mit allen Bequemlichkeiten eines grossen, opulent ausgestatteten Bahnhofes. So schön und so gut, und vor allem so bequem — denn das ist ein Bahnhof, der 5 Minuten von dem belebtesten Stadttheile liegt — werden wir es in Wien nie haben. Unsere Bahnhöfe sind infolge der früheren fortifikatorischen Verhältnisse draussen vor den Vororten angelegt worden, sie sind nicht bequem zu erreichen, und es wäre vom Standpunkte des Bahnverkehres eine Verbesserung nur dadurch möglich, dass man die Bahnhöfe des Staatsbahnnetzes umbaut. Dies würde wieder hübsch viel Millionen kosten. Anstatt dessen hat man die in Wien einmündenden Linien des Staatsbahnnetzes aus ihrer ungünstigen Lage als isolirte Kopfstationen und todt auslaufende Bahnstücke dadurch befreit, dass man ihnen eine Verbindung in der Gürtelbahn gibt, welche vom Westbahnhofe abzweigt und den jetzt todt auslaufenden Hauptstrang der Westbahn mit der Franz Josefbahn und mit der Südbahn verbindet. Es haben also auch die Bedürfnisse des Staatsbahnnetzes bei der Konzeption des ganzen Planes mitgewirkt, und die staatlichen Rücksichten des Eisenbahnverkehrs sind dabei maassgebend in Betracht gezogen worden.

Es wurde als wünschenswerth bezeichnet, den Unternehmer ganz wegzuschaffen und nur einen Bauherrn zu haben, der direkt mit den Arbeitern verkehrt. Dies wäre eigentlich die Rückkehr zu dem alten System des Regiebaues, und der Regierungsvertreter sei nicht sicher, ob auch vom Standpunte einer sehr vorgeschrittenen sozialpolitischen Anschauung mit den fachlichen Erfahrungen ganz ruhig gebrochen werden könne, die eigentlich alle Zweige des öffentlichen Dienstes übereinstimmend dahin geführt haben, den Regiebau als etwas nicht Zweckmässiges, als unter Umständen sogar Gefährliches und jedenfalls für die öffentliche Verwaltung nicht Geeignetes abzuschaffen und sich dafür des Unternehmers zu bedienen, allerdings in einer Form, wo er speziell den Wünschen und Anforderungen, die in sozialpolitischer Hinsicht im Interesse der Arbeiter gestellt werden, möglichst entspricht, und das sei der kleine Unternehmer, das System der kleinen Loose, und dies sei durch das Programm als das obligatorische System der Ausführung hingestellt.

Das Programm habe einen Januskopf; einerseits einen technisch guten Vorsatz und andererseits eine Vereinbarung, und darin möge das Haus die Lösung des Räthsels finden, warum man etwas, was sich eigentlich nicht in der kodifikatorischen Terminologie bewegt, zum Gegenstande der Genehmigung gemacht hat. Es sei ganz einfach die Vorsorge dafür, dass identische Beschlüsse in dem Gegenstande gefasst werden. Wenn man etwas, was nicht fest formulirt ist, den verschiedenen parlamentarischen Berathungskörpern vorlegt, so steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die gefassten Beschlüsse nicht ganz übereinstimmen, und es ist im Interesse der Sache daher das Streben gewesen, diese Beschlüsse so übereinstimmend zu machen, dass sie durch sich selbst schon ihre Identität zum Ausdrucke bringen.

Was an den Projekten ausgestellt wurde, das sind einige Punkte, die nicht ganz begründet sind. Es ist vom Anfange an wie eine grosse Tafel auf unseren Stadtbahnplänen zu lesen gewesen, die Lokomotiven der Hauptbahn können auf die grünen Linien nicht übergehen. Da können wir nichts dafür. Die Lokomotiven können also nicht übergehen; wohl aber können die Fahrbetriebsmittel auf die grünen Linien übergehen. Ein Punkt macht mir dabei allerdings das grösste Bedenken, nämlich der, wenn wir den Uebergang auf die grünen Linien möglich erhalten wollen, können wir keinen hohen Perron machen, und damit verlieren wir einen wesentlichen Vortheil, welcher in dem Kupeewagensystem für das rasche Ein- und Aussteigen gilt. Ein weiterer Beschwerdepunkt berührt die Gartenparzellen vor dem Polytechnikum in der Lastenstrasse. So oft ich einen Eisenbahnplan in die Hand bekomme, wo ein grüner Fleck ruinirt werden soll, thut mir dies im Herzen weh; denn diese grünen Flecke in den Hauptstädten sind das allerheiligste und kostbarste Eigenthum der gegenwärtigen und künftigen Generation und sollen geschont werden. Auf der anderen Seite bitte ich aber zu erwägen, dass die ganze Bevölkerung die Stadtbahn wünscht. Wie soll man nun die Stadtbahn projektiren? Wie sie in der Luft geführt worden ist, als Hochbahn, und die Strassen nicht gestört hat, war eine einstimmige Opposition dagegen: diese Hochbahn ist ein Verbrechen und darf nicht gestattet werden. Wenn wir die Bahn ganz tief führen und unter die Erde legen, bekommen wir Tunnels von 5—6 km Länge, in welchen keine athembare Luft sein wird, und wo trotz aller Anstrengungen, um die Rauchverzehrung der Lokomotive zu verbessern, niemand wird fahren wollen, und dann kommt der Oberste Sanitätsrath und erlaubt es nicht. Wenn wir offene Einschnitte machen, müssen wir doch hier und da Gartenparzellen zerstören. Die Techniker sind von keinem anderen Gesichtspunkte geleitet, als ihre Aufgabe gut und richtig mit möglichst geringen Kosten zu lösen, und ich hoffe, es wird auch gelingen. Wenn es jetzt noch

nicht so ist, wie es allen Anforderungen entsprechen würde, wird man es verbessern. Es ist Aufgabe und Zweck der kommissionellen Verhandlungen, die möglichsten Verbesserungen vorzuschlagen.

Der Regierungsvertreter wendet sich zu den Ausführungen bezüglich der Wünsche nach Verbesserung der Eisenbahnverbindungen und betont, dass das Handelsministerium diesen Bedürfnissen nicht ablehnend oder gleichgültig gegenüberstehe und dass in dieser Richtung Studien im Zuge seien, Projektarbeiten eingeleitet wurden und dass man sich nach Abschluss dieser Arbeiten entschliessen werde, ob die Resultate derselben derartige sind, dass man sie finanziell vertreten kann.

Meines Wissens ist es das erste Mal, dass für ein grosses Verkehrsunternehmen eine so eigenthümliche Organisation gewählt wird wie hier, dass Staat, Land und Gemeinde mit gleichen Rechten und Pflichten zusammentreten, um das Unternehmen gemeinschaftlich durchzuführen, eine Bildung, welche zunächst den Zweck verfolgt, die finanzielle Last zu erleichtern, nebenbei auch ein kooperatives Zusammenwirken der öffentlichen Gewalten zu schaffen, welche an den einzelnen Objekten ein Interesse haben. Es ist dies eine Schöpfung, die in einem anderen Staate gar nicht denkbar wäre, wo die Staatsomnipotenz eine derartige Sache in ihren Bereich zieht. Es ist dies ein ganz eigenartiges Produkt der Oesterreichischen Autonomie. Auch in dieser Richtung verdient die Vorlage das Wohlwollen des Hauses, und noch in einer anderen Richtung, nämlich in der, dass dem grossen Stande der Oesterreichischen Techniker und des Oesterreichischen Baugewerbes, überhaupt der Oesterreichischen Arbeit dadurch die Möglichkeit einer lohnenden, gewinnbringenden Beschäftigung auf eine lange Reihe von Jahren hinaus gesichert wird. Zugleich aber wird diesen Elementen die Möglichkeit gegeben, eine schwierige und umfassende technische und gewerbliche Aufgabe zu lösen, etwas zu schaffen, was in dieser Art seinesgleichen wo anders nicht hat.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1890|91.

II.

3. Eisenbahnbau. Die Bahnbausektion Leutkirch wurde auf den 3. Juli 1890 aufgelöst. In Thätigkeit waren für die Ausführung der Bahnlinie Tuttlingen-Sigmaringen die Hochbausektion Sigmaringen und die Bahnbausektionen Sigmaringen und Tuttlingen, für den Bau der Eisenbahn von Schiltach nach Schramberg die Bahnbausektion Schiltach, für den Bau der Eisenbahn von Nagold nach Altensteig die Bahnbausektion Nagold, für den Bau der Eisenbahn von Waldenburg nach Künzelsau die Bahnbausektion Künzelsau, für den Bau des zweiten Geleises Bietigheim-Jagstfeld die Bahnbausektion Heilbronn, für den Bau der Eisenbahn von Reutlingen nach Lichtenstein das Eisenbahnbetriebs-Bauamt Reutlingen, für die Theilstrecke Lichtenstein-Münsingen die Bahnbausektion Münsingen und für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt das Werkstätte-Baubüreau Cannstatt.

Mit dem Umbau der Bahnhöfe Cannstatt, Geislingen, Mühlacker und Ulm waren beschäftigt die Bahnhof-Baubüreaus Cannstatt, Geislingen, Mühlacker und das Bahnhof-Bauamt Ulm.

4. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Am 15. Juli 1890 wurde die Bahnstrecke Wangen-Landesgrenze gegen Hergatz und am 27. November 1890 die Strecke Tuttlingen-Inzigkofen (Sigmaringen) dem Betriebe übergeben. Die Länge der im Württembergischen Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen hat mit den obengenannten Bahnstrecken einen Zuwachs von 39,18 km erhalten und beträgt am Jahresschlusse 1 632,56 km. Die Gesammtlänge der dem Staat gehörigen doppelgeleisigen Bahnen beziffert sich auf 315,96 km und die Gesammtzahl der Stationen auf 330. Von der Gesammtlänge des Bahnkörpers liegen in der Auffüllung (im Auftrag) 976,24 km, im Einschnitt (Abtrag) 646,40 km, in Terrainhöhe 9,92 km. Brücken sind vorhanden 696, Viadukte 17, Tunnel 59 mit einer Gesammtlänge von 3 039 m.

Von der Gesammtlänge der Bahn mit 1 632,56 km liegen 386,35 km oder 23,67 % horizontal und 1 246,21 km oder 76,33 % in der Neigung. Die grösste Neigung ist 1 : 43. In gerader Linie liegen 941,73 km oder 57,68 % der ganzen Bahnlinie, gekrümmt sind 690,83 km oder 42,32 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst 286 m. Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2 557,10 km.

Die Schienenstrasse besteht durchaus aus breitbasigen Schienen, von welchen 1333,49 km aus Eisen und 1 223,61 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1 684,82 km hölzerne Querschwellen, auf 823,41 km eiserne Querschwellen, auf 1,66 km Steinwürfel und auf 27,17 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 0,76 km, nach dem System Haarmann 19,28 km. Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Geleise hat sich gegen das Vorjahr um 146,35 km und die Länge der mit eisernem Querschwellen-Oberbau versehenen Bahn um 100,85 km vermehrt.

5. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschl. des Oberbaues betrugen 4 555 355 ℳ (1889/90 3 765 584 ℳ) und treffen auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2 858 (2 410) ℳ, 1 km Geleiselänge 1 837 (1 553) ℳ.

6. Der Ertrag aus dem land- und forstwirthschaftlich benutzten Grundeigenthum betrug 125 014 ℳ (darunter Erlöse aus Holz 2 650 ℳ, aus Weiden 8 555 ℳ, aus Obst 1 817 ℳ, aus Fischwasser und Eis 737 ℳ).

7. Von Neu- und Erweiterungsbauten an älteren Bahnlinien sind hervorzuheben: Erweiterung der Verladegeleise und Verladeplätze auf den Stationen Backnang, Laupheim, Böblingen, Vaihingen a. d. F., Calw, Freudenstadt, Züttlingen, Weissenstein, Gemünd, Waiblingen, Wasserversorgungen der Stationen Ergenzingen, Eutingen und Maulbronn, Erweiterung des Bahnhofs Hasenberg für den Güterverkehr, Verlängerung der Kreuzungsgeleise in Jagstzell, Stimpfach, Ehingen, Herrlingen, Blaubeuren, Allmendingen, Munderkingen, Rechtenstein, Zwiefaltendorf, Schelklingen, Riedlingen, Ertingen, Sigmaringendorf und Sigmaringen, Erweiterung und Umbau der Lokomotivwerkstätte Esslingen, Vergrösserung des Güterschuppens in Göppingen, Stationserweiterung Uhingen, Erstellung eines weiteren Dienstwohngebäudes in Freudenstadt, Erweiterung der Wasserstationen in Hessenthal und Oehringen, Erbauungen von 3 Dienstwohngebäuden in Heilbronn, Erstellung einer Lokomotivremise daselbst, Herstellung eines zweiten Flosshafens in Heilbronn, Erweiterung der Station Asperg, Herstellung eines zweiten Geleises von Mühlacker nach Bretten, Erweiterung der Hochbauten und Geleise der Station Höfen, Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Güterverkehr auf dem Bahnhof Stuttgart, Pflasterung des Wagenladungs-Güterbahnhofs daselbst, Herstellung eines weiteren Gasbehälters für das Oelgaswerk daselbst, Erbauung eines eisernen Fussstegs über die Geleise des Bahnhofs Stuttgart, Erbauung eines Dienstwohngebäudes in Rottenburg, Einrichtung von Distanzapparaten auf sämmtlichen Bahnstrecken, soweit sie nicht sekundär betrieben werden oder mit Blockapparaten versehen sind.

Die Central-Weichenanlagen waren am 31. März 1891 vollendet und im Bau auf 28 grösseren Bahnhöfen. Weichensicherungen, bezw. Stellwerke einfacher Art waren im Betrieb auf 134 Stationen (gegen 80 Stationen im Vorjahr). Der Gesammtaufwand auf Central-Weichenanlagen beziffert sich bis 31. März 1891 auf 1 962 140 ℳ. Für Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen wurden verausgabt 108 715 ℳ.

8. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetrieb belief sich auf 10 750 (9 762) Personen und setzte sich zusammen aus 3 995 etatsmässigen und 442 diätarischen Beamten und 6 313 Arbeitern.

9. Der Bestand an Eisenbahn-Betriebsmitteln hat betragen 368 Lokomotiven (Vorjahr 346), 908 Personenwagen mit 40 761 Sitzplätzen (im Vorjahr 856 Personenwagen mit 38 517 Sitzplätzen), hiervon waren mit der Westinghouse-Bremse versehen 661, mit Dampfheizungseinrichtung 343, mit Gasbeleuchtung 140 Wagen. Güter-, Pferde- und Viehwagen waren vorhanden 5 751 (5 227) Stück, Gepäckwagen 166 Stück, Postwagen 73 Stück.

Die Beschaffungskosten der vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Lokomotiven und Tender 16 031 424 ℳ, Personenwagen 6 933 560 ℳ, Lastwagen (ausschl. Postwagen) 20 009 886 ℳ und durchschnittlich für 1 Lokomotive mit Tender 43 564 ℳ, für 1 Personenwagen 7 636 ℳ und für 1 Lastwagen 3 382 ℳ.

10. Leistungen der Betriebsmittel. Die Anzahl der geförderten Züge belief sich auf 164 069 (155 836), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 19, bei den Personenzügen 20, bei den gemischten Zügen 24, bei den Güterzügen 64, bei den Arbeits- und Materialzügen 19 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 33 Achsen. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt 2 151 071 259 (2 028 184 175) tkm. Sämmtliche Kosten der Zugkraft berechnen sich zu 6 359 298 (4 992 148) ℳ, hiervon kommen auf 1 000 Nutzkm 592 ℳ, auf 1 000 Wagenachskm 19,28 ℳ. Die Kosten der für die Lei-

stungen sämmtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien (Brennmaterialien zur Lokomotivfeuerung, Schmier-, Putz- u. dergl. Material zu den Lokomotiven und Wagen, Material zur Beleuchtung und Erwärmung der Züge) haben betragen 3 244 042 ℳ, durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm 301,89 ℳ, auf 1 000 Wagenachskm 9,84 ℳ. Für Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen 2 586 855 (2 297 209) ℳ.

11. Werkstätten. Die Lokomotivwerkstätten beschäftigten durchschnittlich täglich 1 012 (734), die Wagenwerkstätte 579 (410) Handwerker und sonstige Arbeiter. Von der Schwellenimprägniranstalt wurden 122 199 Schwellen imprägnirt.

12. Personen- und Güterverkehr. Von den im Laufe des Berichtsjahres eingetretenen Neuerungen sind anzuführen: Die weitere Ausdehnung der Einrichtung, wonach Rückfahrkarten wahlweise über zwei verschiedene Bahnstrecken benutzbar sind, die Einführung weiterer Rundreisekarten im inneren Verkehr, die Ermässigung der Grundtaxe für Reisegepäck, sowie für Expressgut von seitherigen 0,28 ₰ für 5 kg und 1 km auf 0,35 ₰ für 10 kg und 1 km. Die Gewichtsabstufung erfolgt nunmehr von 10 zu 10 kg statt wie bisher von 5 zu 5 kg. An Stelle der in der seitherigen Gebührenordnung für die Eisenbahn-Gepäckträger vorgesehenen Gebühr von 35 ₰ für das Verbringen von 1 oder 2 Gepäckstücken bis zu 50 kg von der Bahn in die Wohnung oder umgekehrt ist ein Gebührensatz eingeführt worden für 1 Stück von 30 ₰, für 2 Stücke von 40 ₰; die seitherige Gebühr für das Verbringen des Reisegepäcks vom Gepäckwagen oder Gepäcklagerraum auf die Waage des Gepäckabfertigungsraums ist in Wegfall gekommen. Die im Inlandsverkehr bestehende Fahrpreisermässigung für Gesellschaftskarten wurde auf den Wechselverkehr mit der Badischen Staatsbahn ausgedehnt. Die Gesammtzahl der beförderten Personen beträgt 15 829 279 (15 220 423). Hierunter zu ermässigten Fahrpreisen 3 256 221 (2 942 615). Von der Gesammteinnahme der beförderten Personen entfallen auf die I. Klasse 0,63 %, auf die II. Klasse 10,57 %, auf die III. Klasse 88,80 %. Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen beträgt in der I. Klasse 11,43 %, in der II. Klasse 16,91 %, in der III. Klasse 25,95 %. Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf die verschiedenen Wagenklassen I. Klasse 4,11 %, II. Klasse 23,25 %, III. Klasse 72,64 %.

An Güter wurden befördert 5 058 356 (4 962 818) t. Steinkohlen und Koks wurden eingeführt 938 475 (951 691) t, worunter mit der Bahn 865 679 t, zu Wasser 72 796 t. Vergleicht man die Bevölkerung des Landes mit der verbrauchten Menge von Steinkohlen und Koks, so kommen bei 2 035 443 Einwohnern im Durchschnitt auf 1 Einwohner 453,33 (466,20) kg Kohlen.

13. Unfälle bei dem Eisenbahnbetrieb sind im Berichtsjahr 128 (im Vorjahr 113) vorgekommen und zwar 26 Entgleisungen (worunter 3 auf freier Strecke), 19 Zusammenstösse (worunter 1 auf freier Strecke) und 83 sonstige Unfälle.

14. Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt. Die Betriebsmittel bestanden aus 8 Dampfbooten, worunter 1 Salonschiff und 2 Halbsalonschiffe, aus 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen. Von diesen Fahrzeugen führten aus die Dampfboote 3 643 Fahrten mit 149 034 km Weglänge, die Trajektkähne 744 Fahrten mit 23 692 km Weglänge. Beladene Trajektkähne und Schleppboote waren 1 861 Mal in Fahrt. Mittelst der Trajektkähne wurden 5 054 beladene und 4 278 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht. Das Personal der Dampfschifffahrts-Verwaltung bestand aus 76 Personen.

Befördert wurden 202 095 (188 773) Personen, 241 470 kg Gepäck, 55 243 060 kg Einzel- und Wagenladungsgüter ausschliesslich Getreide (gegen 60 324 430 kg im Vorjahre) 13 081 460 (10 639 730) kg Getreide, 5 Fahrzeuge, 131 Pferde, 1 181 Stück Hornvieh, 3 806 Stück Kleinvieh, Hunde usw. Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 1. März 1891 auf 653 766 ℳ.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 17,076 km lange normalspurige Lokalbahn Jossa-Brückenau der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die 11,30 km lange schmalspurige Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Oschatz-Strehla und die 15,11 km lange schmalspurige Strecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen Nagold-Altensteig sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1737 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung der normalspurigen Lokalbahn Jossa-Brückenau und der schmalspurigen Strecken Oschatz-Strehla und Nagold-Altensteig zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Reichsrath und die Wiener Stadtbahn.

Die Vorlagen über die Wiener Verkehrsanlagen sind endlich im Plenum des Abgeordnetenhauses zur Berathung gelangt. Dieselben wurden in der Generaldebatte mit grosser Majorität angenommen; die Opposition dagegen war aus kleinlichen oder missgünstigen Gründen entsprungen, welche der Reichshauptstadt das missgönnten, was sie für ihre Landeshauptstädte selbst in Anspruch nehmen. In überaus warmer Weise traten der Handelsminister Marquis von Bacquehem und der Sektionschef Dr. von Wittek insbesondere für die Stadtbahn ein und verdienen ihre Reden auch deshalb eine besondere Wiedergabe (S. 421), weil darin die ganze Frage in allen Details erschöpfend und lichtvoll dargestellt ist, so dass sich jedem Unbefangenen die Ueberzeugung aufdrängt, dass sowohl die staatlichen als die allgemeinen Rücksichten des Eisenbahnverkehrs bei dem Plane der Wiener Stadtbahn zur Geltung gelangten. — Schon beim ersten Artikel der Vorlagen machte in der noch lange nicht geschlossenen Spezialdebatte die Opposition einen Versuch der Verschleppung, welchem Sektionschef von Wittek mit dem Nachweise entgegentrat, dass die hinauszuschieben beantragte Umgestaltung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen eine nothwendige Vorbereitung der Bahnanlagen bilde, ohne diese Umgestaltung aber der Bau der Donaukanallinie, eine der wichtigsten Linien in dem Bau des Stadtbahnnetzes, ein Ding der Unmöglichkeit sei.

Eisenbahn Marmaros-Sziget-Woronienka.

Der Kommunikationsausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses zog den Gesetzentwurf über den Bau der Eisenbahnlinie Marmaros-Sziget an die Landesgrenze, welche an die Oesterreichische Linie Woronienka-Stanislau anzuschliessen hätte, in Berathung.

Der Referent empfahl den Gesetzentwurf, obgleich er sich nicht verhehlte, dass die dem Lande erwachsenden Opfer selbst vom Gesichtspunkte des Gleichgewichts im Staatshaushalte schwer in die Waagschale fallen. Gleichwohl werde sich niemand, der die Vorgeschichte dieser Vorlage kennt und der jene höheren staatlichen Gesichtspunkte würdigt, welche für den Bau dieser Eisenbahnlinie maassgebend sind, wundern, dass die Regierung die Vorlage jetzt eingebracht hat, ihr vielmehr Anerkennung zollen müssen, dass sie das Land bisher mit diesen Forderungen verschonte. Der Referent erwähnte, dass durch die Weiterführung dieser Linie nach Stanislau auch Oesterreich ein namhaftes Opfer bringt. Schliesslich stellte er an den Regierungsvertreter eine Reihe von Fragen, welche dieser wie folgt beantwortete: Die veranschlagte Summe von 13½ Millionen enthalte die Maximalkosten der Linie; die Umgestaltung der Marmaroser Salzbahn koste 340 000 fl. und werde durch den Staat bestritten. Mit der Oesterreichischen Regierung sei ein Uebereinkommen sowohl über den Anschluss als auch über die Theilung des Verkehrs getroffen, welches die Interessen der Ungarischen Staatsbahnen genügend wahre. Eisenbahndirektor Boros reichte einen Beschlussantrag ein, wodurch die Regierung aufgefordert wird, mit der Oesterreichischen Regierung Unterhandlungen über den Ausbau der Linie Kolomea-Ungarische Landesgrenze und Bistritz-Kimpolung einzuleiten. Finanzminister Dr. Wekerle ist gegen diesen Beschlussantrag, erklärt jedoch, dass die Regierung bereit sei, die Frage in Erwägung zu ziehen. Der Ausschuss nimmt den Vermittelungsantrag des Referenten, wonach ohne jede Resolution die Angelegenheit in dem Ausschussberichte der Regierung zur Erwägung empfohlen wird, und hierauf die Vorlage an.

Bahnseitige Veräusserung von unanbringlichen Lebensmitteltransporten.

In einer Oesterreichischen Bahnstation war eine Sendung von Fleisch unanbringlich, weshalb der Stationsvorstand deren unverzügliche Veräusserung gemäss § 61 des Betriebsreglements veranlasste; von der Verwaltungsbehörde wurde sofort beim Ersteher festgestellt, dass dieses Fleisch verdorben und daher ungeniessbar sei. Diese Behörde beantragte einen Zusatz zum erwähnten Paragraphen dahin, dass vor der Veräusserung von Lebensmitteln die Zustimmung der Polizei einzuholen sei. Die K. K. Generalinspektion erklärte aber einen

solchen Zusatz als überflüssig, weil die Stationen ohnehin angewiesen sind, zu jeder öffentlichen Veräusserung unanbringlicher Güter, im Sinne der Vorschrift der Lizitationsordnung die Bewilligung zur Vornahme einer solchen Veräusserung bei der zuständigen Gemeindevertretung unter Vorlage des vorgeschriebenen Verzeichnisses einzuholen, damit die sanitätspolizeilichen Vorschriften gehandhabt werden können.

Parteiseitige Erklärung bezüglich der steueramtlichen Behandlung von Spiritussendungen in den Frachtbriefen.

Um den Weitläufigkeiten zu begegnen, welche mit der Beförderung von Spiritus bezüglich der Verzollung vorgeschrieben sind, hatte eine Spiritusraffinerie auf den betreffenden Frachtbriefen mehrere Bemerkungen gemacht, welche der Bahn eine ihr nicht obliegende Verpflichtung auferlegt hätte. Da die Aufgabestation deshalb die Annahme verweigerte, beschwerte sich die Raffinerie bei der K. K. Generalinspektion, welche sie dahin beschied, dass a) gemäss § 51 des Betriebsreglements der Absender die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen hat; b) die Bemerkung rücksichtlich der Beobachtung der Vorschriften über den Transport angewiesener unverzollter Eingangsgüter deshalb unzulässig ist, weil es sich dabei auch um die durch diese Vorschriften nicht geregelte Feststellung der Ursache von Verzögerungen handelt; c) der Schlusspassus dieser Bemerkungen, dass nämlich „der Spiritus in der Bestimmungsstation bis längstens ..... eintreffen muss", mit dem § 50 Punkt 9 des Betriebsreglements nicht im Einklange steht, und dadurch der Eisenbahn insofern eine im Betriebsreglement nicht begründete Verpflichtung auferlegt werden könnte, da es nicht ausgeschlossen ist, dass die Frist, innerhalb welcher die Stellung der Sendung in das Freilager, bezw. deren Austritt nach dem Auslande zu erfolgen hat, von den Finanzorganen kürzer als die reglementarische Lieferfrist bemessen wird.

Ertheilung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme von technischen Vorarbeiten ertheilt: und zwar dem Kaufmann Franz Hiller in Wien für eine Lokalbahn von der Station Aschach der Lokalbahn Wels-Aschach nach Neufelden zum Anschlusse an die Mühlkreisbahn, sowie für eine Lokalbahn von der Station Haslach der Mühlkreisbahn nach Schwarzbach zum Anschlusse an die Lokalbahn Budweis-Salnau. Ferner dem Ingenieur Joseph Urbanski in Linz für eine Zahnradbahn von Urfahr auf den Pöstlingberg bei Linz; endlich dem Leopold Schnablegger in Wien (Ottakring) für eine schmalspurige, mit einer Spurweite von 0,76 m auszuführende Lokalbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Tarvis und der Haltestelle Ober-Tarvis der Oesterreichischen Staatsbahnen bis nach Raihl sämmtlich auf die Dauer von 6 Monaten.

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich.

Der mit Ende Februar d. J. ausgewiesenen Zahl von 93,3 Eisenbahnbaukm sind im Monate März d. J. durch den Beginn des Baues der von der Staatsverwaltung auszuführenden Sekundärbahn Schrambach-Kernhof 25,7 km zugewachsen. Es standen somit mit Schluss des Monates März d. J. 119 Eisenbahnkilometer in Bauausführung. Der Bauvollendung entgegengehen die Theilstrecke Gojau-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft, dann die Lokalbahn Troppau-Benisch und die Theilstrecke Kilometer 2,975—13,075 der Lokalbahn Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria-Kulm-Tirschnitz der Buschtêhrader Bahn. Die Zahl der durchschnittlich für den Tag beschäftigten Arbeiter hat sich infolge der für den Eisenbahnbau günstigeren Jahreszeit und den Baubeginn einiger neuen Linien von 672 auf 1232 gesteigert.

Prozesskosten bei Unterlassung einer aussergerichtlichen Reklamation (Rechtsfall).

Der Aufgeber einer auf der Bahn in Verlust gerathenen Sendung klagte dieselbe, ohne frühere Reklamirung des Verlustes bei der Bahnverwaltung, bei Gericht ein. Diese erkannte die Forderung als richtig an, verwahrte sich jedoch gegen die Tragung der Prozesskosten deshalb, weil sie über eine einfache Reklamation dem Kläger den von ihm geforderten Betrag gezahlt hätte, daher seine Klage muthwillig war. Beide Instanzen (Königliche Tafel, Budapest, 1890) verurtheilten die Bahnanstalt jedoch auch zur Tragung der Prozesskosten aus dem Grunde, weil die Partei nicht verpflichtet werden kann, aussergerichtlich zu reklamiren und weil andererseits die Bahnanstalt der Klage dadurch zuvorkommen konnte, dass sie dem Aufgeber den Entschädigungsbetrag anbieten, bezw. den letzteren und zwar auf seine Kosten zu Gericht erlegen durfte. (Röll'sche Sammlung Nr. 43, 1891.)

Haltestelle Enzersberg.

Dieselbe wurde am 18. April d. J. zwischen der Haltestelle Irlach und der Station Kraiwiesen auf der Lokalbahn Mondsee-Salzburg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Abänderung von Stationsnamen.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Tabor-Pisek der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn gelegenen Station Weselicko wurde vom 1. Mai d. J. an in „Weselicko-Branitz" abgeändert. Die Umwandlung des Namens der Station Wejhibka in „Kladno" und jenes der Station Kladno (Alt-) in „Altkladno" der Buschtêhrader Eisenbahn wurde genehmigt.

Generalversammlung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 26. April d. J.

Dem Berichte über die 9monatliche Periode vom 1. April bis 31. Dezember 1891 ist folgendes zu entnehmen:

Diese kürzere Periode rührt daher, dass die bisherige Gepflogenheit das Klubjahr vom 1. April an zu rechnen, dahin abgeändert wurde, dass es vom 1. Januar 1892 an mit dem Kalenderjahr zusammenfallen wird. Die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. Februar d. J. (siehe Nr. 17 S. 182 d. Ztg.) beschlossenen Statutenänderungen wurden von der Statthalterei genehmigt; es wurden 17 Vortragsabende gehalten; die Fortbildungsschule haben 70 Eisenbahnbedienstete besucht; es fanden mehrere gesellige Vereinigungen und Vergnügungsabende statt. Die Einnahmen betrugen während der 9 Monate des Jahres 1891 zuzüglich des vom Vorjahre verbliebenen Cassasaldos 8856 fl., die Ausgaben 7514,41 fl., daher ein Kassarest von 1341,59 fl. verbleibt; dem Klub wurden von mehreren Privatunternehmungen und öffentlichen Anstalten nahmhafte Begünstigungen gewährt. Ende 1891 belief sich die Zahl der Mitglieder auf 699, darunter 41 unterstützende und 156 auswärtige Mitglieder.

Der Bericht schliesst mit der Aufzählung der Spenden an Büchern und der vielen im Lesesaal des Klubs aufliegenden Zeitungen politischen, wissenschaftlichen und industriellen Inhaltes. Nach der einstimmigen Annahme des Berichtes wurde der Antrag, den Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahnen in London, William Gerson, welcher sich durch Vorträge, Artikel für die Zeitung des Klubs und sonstige Zusendungen um denselben sehr verdient gemacht hat, zum korrespondirenden Mitgliede (der Klub zählt deren bereits 3) einstimmig angenommen. Nach der diesmal gemäss den neuen Statuten erfolgten Abdankung des ganzen Präsidiums und Ausschussrathes, wurde Hofrath Dr. Franz Liharzik (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) zum Präsidenten, Generalsekretär-Stellvertreter Friedrich Kunewalder (Nordbahn) zum ersten, und Büreauvorstand Emil Rank (Nordwestbahn) zum zweiten Vizepräsidenten, dann der Ausschussrath neugewählt.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn am 7. Mai d. J.

Nach dem Geschäftsberichte für 1891 hat das vorflossene Jahr mit zufriedenstellenden Ergebnissen abgeschlossen. Der Bericht macht Mittheilung über die Erwerbung von Kohlenwerken im Wieser und im Köflacher Reviere und bespricht sodann des längeren die Schwierigkeiten der Arbeiterverhältnisse in den gesellschaftlichen Bergrevieren und den hieraus resultirenden störenden Einfluss auf den Geschäftsbetrieb. Die Verwaltung hatte beschlossen, mit Beginn des laufenden Jahres die achtstündige Arbeitsschicht einzuführen. Die Arbeiter stellten jedoch infolge intensiver von aussen kommender Agitationen auf nahezu sämmtlichen Bergbauen die Arbeit ein, „um ungeachtet der reduzirten Arbeitszeit höhere Löhne und die Befriedigung anderer unerfüllbarer Wünsche zu erzwingen", und die Verwaltung musste die Folgen eines nahezu dreiwöchentlichen Arbeiterausstandes über sich ergehen lassen. Da der Verwaltungsrath auch infolge dieser Sachlage einen Rückgang des Betriebsumfanges, sowie einzelner Betriebserträgnisse im laufenden Jahre gewärtige, so ist er genöthigt, den Vortrag eines grösseren Gewinnbetrages auf das laufende Jahr vorzuschlagen. Der im Jahre 1891 erzielte Reingewinn beträgt 648392 fl. und unter Hinzurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 717714 fl. Hiervon werden 5000 fl. zur Amortisation von 25 Stück Aktien (von je 200 fl.) bestimmt, 27724 fl. dem Reservefonds und 20000 fl. der Reserve für neue Werksanlagen zugeführt, 33280 fl. für Tantiemen des Verwaltungsrathes und der Direktion verwendet, an die Aktionäre ausser den 5 % Kapitalszinsen von 366150 fl. weitere 147436 fl., d. i. 4 fl. für die Aktie und Genussschein als Superdividende ausbezahlt, so dass die Gesammtdividende gleich wie im Vorjahre 14 fl. für die Aktie = 7 % beträgt und 118124 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Buschtêhrader Eisenbahn am 9. Mai d. J.

In dieser Versammlung wurden einhellig folgende Beschlüsse gefasst: 1. Bezüglich des Unternehmens der Lit. B-Linien: Es sind von dem Reinertrage von 2 307 416 fl. zunächst 4 % dem Reservefonds zuzuweisen und 5 % des Nominalbetrages von 1 668 000 fl. der im Umlaufe befindlichen 83 400 Stück Aktien, somit 834 000 fl. zu vertheilen. Von dem Ueberschusse von 1 381 120 fl. kommt der Theilbetrag der Tantiemen des Verwaltungsrathes mit 15 425 fl. in Abzug, worauf 1 365 695 fl. verbleiben. Hiervon sind dem Erneuerungsfonds 240 000 fl., dem Pensionsfonds 25 000 fl. und dem Kohlenwerks-Spezialreservefonds 51 500 fl. zuzuweisen und aus dem Restbetrage ist für die im Umlaufe befindlichen 83 400 Stück Aktien eine Superdividende von je 10 fl., zusammen der Betrag von 834 000 fl., zu bestreiten. Von den übrigen Beträgen kommt noch ein Betrag von je 1 fl. für die Aktie zur Vertheilung, so dass sich die Superdividende auf 11 fl. stellt. Der Restbetrag von 94 413 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen. 2. Bezüglich des Unternehmens Lit. A: Von dem Reinertrage von 1 350 481 fl. sind 4 % dem Reservefonds zuzuweisen und 5 % des Nominalbetrages von 10 574 025 fl. der im Umlaufe befindlichen 20 141 Stück Aktien, somit zusammen 528 701 fl. zu vertheilen. Von dem Ueberschusse kommen der auf Lit. A entfallende Theilbetrag der Tantiemen des Verwaltungsrathes von 8 575 fl., die Dotirung des Erneuerungsfonds mit 240 000 fl., des Pensionsfonds mit 25 000 fl. und des Kohlenwerks-Spezialreservefonds mit 51 500 fl. in Berechnung. Zu dem verbleibenden Betrage von 442 686 fl. den dem Unternehmen Lit. A aus dem Ertrage des Unternehmens Lit. B zuzuweisenden Betrag von 107 597 fl. und den Uebertrag vom Vorjahre von 50 490 fl. hinzugerechnet, ergibt einen verfügbaren Betrag von 677 400 fl., von welchem für die im Umlaufe befindlichen 20 141 Stück Aktien Lit. A und 659 Genussscheine eine Superdividende von je 26,50 fl., zusammen der Betrag von 546 000 fl. zu vertheilen und der Rest von 54 774 fl. für das Unternehmen Lit. A auf neue Rechnung zu übertragen ist.

Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec am 10. Mai d. J.

Dem Berichte über die Geschäftsführung im Jahre 1891 entnehmen wir folgendes: Der Verwaltungsrath hat um die Einzahlung der am 12. September 1891 fällig gewordenen vierten Theilrate des Beitrages der Staatsverwaltung von 180 000 fl. nachgesucht und bei dem Handelsministerium beantragt, dass von diesem Betrage unter Zuziehung der fünften und letzten Rate von 180 000 fl. die runde Summe von 300 000 fl. zur Vermehrung des Fahrparkes um 3 Lastzuglokomotiven sammt Schlepptender und Reservebestandtheilen, dann zur Anschaffung von etwa 100 gedeckten und offenen Güterwagen mit 15 t Tragkraft verwendet werde. Diese Eingabe habe bis jetzt noch keine Erledigung gefunden. In Betreff der Fortsetzung der Bahn auf Russischem Gebiet ist der Verwaltungsrath noch immer nicht in der Lage, erfreuliche Mittheilungen machen zu können. Von dem Reinerträgnisse von 58 414 fl. ist für die Amortisation von verloosten 16 Stück Prioritätsaktien der Betrag von 3 200 fl. in Abzug zu bringen, so dass einschliesslich des Vortrages vom Jahre 1890 55 679 fl. zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben. Dieselbe beschliesst, dem Antrage des Verwaltungsrathes gemäss, dass für jede Prioritätsaktie eine 2 % Dividende, d. i. 4 fl. oder für 13 755 Stück der Betrag von 55 020 fl. am 1. Juli l. J. ausbezahlt und der Restbetrag von 659 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werde.

Generalversammlung der Simmeringer Maschinenfabrik am 9. Mai d. J.

Nach dem für 1891 erstatteten Geschäftsberichte wurde ein Betriebsüberschuss von 175 971 fl. erzielt. Hiervon kommen zunächst mehrfache Abschreibungen in der Gesammtsumme von 16 708 fl. in Abzug. Weiter werden, entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes, 31 137 fl. dem Reservefonds zur Ergänzung desselben auf seine statutarische Maximalhöhe von 100 000 fl. (10 % des Aktienkapitals) zugeführt, so dass nach statutenmässiger Dotirung der Verwaltungsraths-Tantieme 119 599 fl. verfügbar bleiben, wovon 100 000 fl. zur Einlösung des Julikupons mit 10 fl. für die Aktie gleich 10 % verwendet und 19 599 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Ereigniss der Woche bildeten die Vorlagen über die Valutaregulirung im Abgeordnetenhause beider Parlamente; während dieselben im Ungarischen lebhaft begrüsst wurden, fanden sie im Oesterreichischen eine weniger begeisterte Aufnahme. Daran sind manche Bedenken über deren Durchführung schuld: die Beschaffung von etwa 600 Millionen Gulden Gold, der Mangel einer Terminbestimmung für die Wiederaufnahme der Baarzahlungen, die unterlassene Angabe der Münzgattung für die beabsichtigte Umwandlung der Staatspapiere und Eisenbahnprioritäten, das Quotenverhältniss bezüglich der Durchführungskosten zwischen Oesterreich und Ungarn (70 : 30) und so manche andere ungünstige Einflüsse wirkten ernüchternd. Doch ist es unzweifelhaft, dass die bessere Stimmung bald Oberhand gewinnen wird, da die Polemik des Auslandes gegen die Relation ganz aufgehört hat. Unter diesen Umständen waren auch die Kurse der Bahnwerthe nur wenig von der vorwöchentlichen Notirung verschieden, da sich auch der Verkehr in denselben in sehr engen Grenzen bewegte. Etwas lebhafter waren wegen der erfolgten Dividendenbestimmung Staatsbahn 25 Frcs. (287,50), Nordwestbahn 10 fl. (212) und Elbethalbahn 11 fl. (232,50); auch Südbahn (85,50) hat sich trotz des schwächeren Einnahmeausweises behauptet. Eine weichende Tendenz hingegen zeigten Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2872), Galizische Carl Ludwigbahn (213,75), Graz-Köflacher (255) und die Böhmischen Bahnen.

Aus Russland.

Die Leistungsfähigkeit der Russischen Eisenbahnen für den Kriegsfall.

Die „Moskowskije Wedomosti", das einst so einflussreiche Organ der slavophilen Partei, so lange es unter der Redaktion des Geheimrath Katkow stand, behandelt neuerdings auch Eisenbahnfragen und gefallen sie sich dabei Fragen aufzuwerfen, denen in gewissem Sinne keineswegs eine Bedeutung abzusprechen ist, andererseits machen sie auch gelegentlich Vorschläge, bei denen dem Eisenbahnmann der Praxis nicht sehr wohl zu Muthe wird. So hat das genannte Blatt neuerlich entdeckt, dass die bereits vorhandenen lokalen und centralen Revisionskontrol- und Ueberwachungsinstanzen noch um eine weitere zu vermehren seien, nämlich um ein Organ, das die Transportleistungsfähigkeit der Bahnen auf den Kriegsfall hin zu überwachen bezw. zu prüfen habe. Hierzu kommt das Blatt, indem es fragt, sind unsere strategischen Bahnen wirklich für eine Mobilisationsbewegung vorbereitet? Eigentlich — meint das Blatt — zerfiele diese Frage in mehrere, wie: können unsere Mobilisationspläne bezüglich des Betriebsmaterials und aller technischen Zurüstung der Wege wirklich so ausgeführt werden, wie auf dem Papier vorgesehen? Können wirklich zum vorgesehenen Zeitpunkt die Cadres der Eisenbahnbeamten auf die entsprechende numerische Stärke gebracht werden? Kann bei den vorhandenen Beziehungen der Eisenbahnverwaltungen zu den Staatsinteressen die Versicherung der Eisenbahnvertreter vollen Glauben finden, dass alles für eine Mobilisationsbewegung ganz bereit ist?

Nach den Erfahrungen beim Korntransport jüngst zu urtheilen, müsste man annehmen, dass die Berechnungen in den Mobilisationsplänen auf günstigsten Bedingungen und auf der Wahrscheinlichkeitstheorie basiren, und da man nun stets zahlreichster verschiedener Zufälle gewärtig sein müsste, sobald es einmal an die Verwirklichung der Pläne ginge, so könnte man sie also für unzureichend halten.

Indessen soll, sagt das genannte Blatt, der Erfolg eines jeden Krieges hauptsächlich von den Vorbereitungsarbeiten abhängen und unter anderem namentlich von der Regulirung des Eisenbahnverkehrs, um möglichst rasch Truppen konzentriren zu können. Infolge dessen müsse das Militärressort vollkommen sicher gestellt sein, um sich zur Lösung der Fragen vorbereiten zu können, die in letzter Instanz durch „Eisen und Blut" gelöst werden. Dabei sei es sehr wichtig, dass das Kriegsressort mit den Eigenschaften jeder einzelnen Bahn durchaus vertraut wäre, deren Dienste es in Anspruch zu nehmen hätte. Aber wie wäre das möglich, wenn die Vertreter der Eisenbahnen selbst über die Leistungsfähigkeit der von ihnen verwalteten Linien so ziemlich im Unklaren sind?

Die fortwährenden Rechtsverletzungen und Gesetzesnichtachtungen seitens der Bahnen, unter gleichzeitiger eigenartiger Auffassung ihrer Autonomie, das sei den Verwaltern und Direktoren vom Ressort des Ministeriums der Verkehrsanstalten schon so sehr in Fleisch und Blut übergegangen, dass ungeachtet der mancherlei Donnerwetter, die über sie niedergegangen, sie die derzeitige Politik des Ministeriums nur für eine vorübergehende halten, die ohne Zweifel wieder einer anderen Platz machen würde.

Das alles zusammen nun erheische dringend, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten folgende Maassnahmen ergriffe:

„Völlige Reorganisation der örtlichen Regierungsinspektion im Sinne einer Vergrösserung ihres Beamtenetats und einer Erweiterung ihrer Rechte; gründliche Klarstellung seitens der Inspektion aller technischen Bedingungen der Transportleistungsfähigkeit der Bahnen im Wege einer versuchs-

mässigen faktischen Anpassung dieser Leistungskraft an die vorhandenen Mobilisationspläne; endlich die Einführung einheitlicher Normalinstruktionen für alle Bahnen, ebenso wie auch einer einheitlichen Form technischer Rechnungsablegung.

Ferner muss seitens des Kriegsministeriums, als der interessirten Institution, die Kontrole über die Transport-Leistungsfähigkeit der Bahnen verstärkt werden, zu welchem Behufe ein besonderes Organ zu schaffen wäre, das auch in Friedenszeiten thatsächlich nach den Plänen die effektive Leistungsfähigkeit der Bahnen fortwährend kontrolirt und sobald diese den Plänen nicht mehr entspricht, an die Bahnverwaltung die nöthigen Forderungen stellt, diejenigen Maassnahmen sofort zu ergreifen, die die Mobilisationsfahrpläne und Betriebsordnung völlig sicher stellen würden."

Weiter machen die „Moskowskije Wedomosti" darauf aufmerksam, dass, obschon der politische Horizont im Augenblick für uns sich wolkenlos ausnähme, dennoch diesen Fragen weitestgehende Beachtung geschenkt werden müsste, noch mehr, dass sofort Maassnahmen zu ergreifen wären, um sie in entsprechendem Sinne zu lösen.

Sie sprechen gleichzeitig die Ueberzeugung aus, dass die unermüdliche Energie und notorischen Kenntnisse des neuen Ministers der Verkehrsanstalten, S. J. Witte, als Bürgschaft dafür dienen können, dass dem so geschehen werde.

„In seiner Person muss die Regierung durch Ergreifung der erforderlichen Maassnahmen beweisen, dass im Eisenbahnwesen vor allem die Interessen von Staat und Gesellschaft zu beachten sind und in zweiter Linie erst die Interessen der Aktiengesellschaften und dass fortan eine Uebertretung der Gesetzesbestimmungen und administrativen Vorschriften nicht mehr geduldet werden kann."

Ganz abgesehen davon, dass eine solche Richtung der Eisenbahnpolitik durchaus gesetzlich wäre, sei sie auch ganz logisch, da ja der grösste Theil der Eisenbahnen für Rechnung des Staates erbaut ist, der auch im Besitz des grössten Theils des Obligationenkapitals der Bahnen ist.

Soweit unsere Quelle.

Kurz sei nur darauf hingewiesen, dass ein Theil der Forderungen schon seit ziemlich geraumer Zeit erfüllt ist, wie z. B. einheitliche Instruktionen, einheitliche Form der technischen Rechenschaftsablegung usw. Was dagegen den Schlusspassus der Darlegungen anlangt, so ist hier eine Auffassung niedergelegt, die in der Presse und leider auch in Regierungskreisen weit verbreitet ist, der wir aber keineswegs beitreten können. Aus der Leistung der Garantiezahlung für das Obligationen- und zum Theil Aktienkapital folgt rechtlich für den Staat nichts mehr, als in den Statuten, d. h. dem Vertrage zwischen Staat und Privatgesellschaft ausgesprochen ist, nämlich im wesentlichen, dass die Bahnen nach einer bestimmt angegebenen Zeit entweder kostenfrei übernommen, oder aber dieselben angekauft werden können, keineswegs aber, wie das die Russische Presse mit besonderer Vorliebe thut, diese Garantie als ein Gnadengeschenk aufzufassen, das die Berechtigung begründet eine jede Forderung erfüllt zu sehen, so dass die Interessen der Privatgesellschaft ganz bei Seite geschoben werden. Damit soll keineswegs die Meinung vertreten werden, als sollten die Bahnen vorherrschend oder ausschliesslich die Interessen der Aktionäre verfolgen. Bei weitem nicht! Denn die Bahnen sind öffentliche Strassen und müssen dementsprechend den öffentlichen Interessen dienen. Was anderes ist es aber, wenn man, wie das die Russische Presse stetig thut, ganz vergisst, wie das Bahnnetz entstanden ist, das nämlich der Staat zu jener Zeit ohne die Privatgesellschaften gar nicht in der Lage war, die Bahnen zu bauen und deshalb den Gesellschaften nicht nur die Garantie, sondern auch mancherlei andere Vorzüge und Rechte gewährte, die unantastbar sein sollten, gegenwärtig aber thatsächlich nur noch in den Statuten stehen, ohne dass sie ausgeübt werden können, weil sie einseitig auf dem Wege der Gesetzgebung aufgehoben worden sind.

Unter den gegenwärtig successive entstandenen Verhältnissen haben nur noch Staatsbahnen eine wirkliche Existenzberechtigung, weil Privatbahnen nur dem Namen nach existiren, und dieser Name sich keineswegs mit dem Wesen des Institutes deckt.

Betriebsergebnisse der Russischen Staatseisenbahnen im Jahre 1891.

Im „Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten" finden wir nachstehende vorläufige Ziffern über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen:

1890	Gesammt R.	für die Werst R.
Einnahme	72 508 516	7 451,29
Ausgabe	45 406 209	4 666,14
Reingewinn . . .	27 102 307	2 785,15

1891	Gesammt R.	für die Werst R.
Einnahme	78 130 258	7 864,14
Ausgabe	46 023 232	4 632,43
Reingewinn . . .	32 107 026	3 231,71

Eine bedeutende Steigerung der Gesammteinnahme, bei einer verhältnissmässig geringen Zunahme der Ausgaben, hervorgerufen durch die Erweiterung des Bahnnetzes, eine Verringerung der Werstausgaben, und im Zusammenhange damit eine Zunahme des Gesammt- und Werstreingewinns gegen 1890 — das sind die Hauptbetriebsergebnisse der Staatseisenbahnen für das Jahr 1891.

Die Zunahme des Reingewinns im Jahre 1891 erfolgte ungeachtet der bedeutenden Herabsetzung des Getreidetarifs und in einigen Fällen des kostenfreien Transports von Getreide in die vom Misswachs betroffenen Gegenden und ungeachtet des verringerten Verkehrs auf einigen Bahnen infolge des Getreideausfuhrverbots. Die Gesammteinnahme des Jahres 1891 ist gegen den budgetmässigen Voranschlag um 17,6 % oder 4 808 891 R. gestiegen und die Wersteinnahme hat den budgetmässigen Voranschlag um 17,5 % oder nahezu 483 R. überstiegen. Die Verringerung der Ausgaben für die Werst des Bahnnetzes bezifferte sich im Jahre 1891 auf 33,71 R. oder 0,7 %. Am bedeutendsten war die Verringerung der Ausgaben auf der am 1. Mai 1891 an die Krone übergegangenen Libau-Romnyer Eisenbahn, sie betrug für die Werst 934,50 R. oder 15,1 %, ferner auf der Koslow-Ssaratower Eisenbahn — 413,51 R. oder 7,8 %. Die grösste Steigerung der Wersteinnahme im Jahre 1891 fand statt auf der Eisenbahn Ssamara-Slatoust (36,5 %), Baskuntschak (34,1 %), Polessjebahnen 18,8 %), Katharinenbahn (18,3 %), Murom (17,1 %) und Pskow-Riga (15,5 %). Verringert hat sich die Wersteinnahme nur auf der Liwny- und Uralbahn.

Moskau-Kursker Bahn: Beabsichtigte Verstaatlichung.

Wie gemeldet wird, soll die Moskau-Kursker Bahn ausgekauft werden und zum 1. Januar 1893 in die Verwaltung des Staates übergehen. Die Moskau-Kursker Eisenbahngesellschaft sucht nun bei den Ministerien der Finanzen und der Verkehrsanstalten darum nach, diesen Auskauf noch um 15 Jahre hinauszuschieben, wogegen die Bahn folgende Verpflichtungen übernehmen will: 1. mit der Moskau-Jaroslaw-Wologdaer Bahn ein Abkommen zu treffen, beide Bahnen in eine zu verschmelzen, was keine besonderen Schwierigkeiten bietet, da die Hauptaktionäre beider Bahnen die nämlichen Personen sind; 2. nach dieser Vereinigung beider Bahnen unter Regierungsgarantie für das Obligationenkapital eine Bahn von Wologda über Petrosawodsk nach Archangelsk zu bauen, womit dann auch die Bahn in Kursk-Archangelsker Bahn umbenannt werden würde.

Ob diese Bedingungen der Staatsregierung vortheilhaft genug sein werden, um die Uebernahme dieser Bahn, welche zu den einträglichsten gehört, hinauszuschieben? Wenn die Bahn aber am 1. Januar 1893 verstaatlicht werden sollte, so würde es ihr zum zweiten Male passiren, Staatsbahn zu sein, denn bevor die gegenwärtige Gesellschaft dieselbe übernahm, war die Moskau-Kursker Bahn bereits einmal Staatsbahn.

Personalveränderungen im Verkehrsministerium.

General Petrow ist zum Präsidenten des neu begründeten Ingenieurkonseils ernannt worden. Seine Stelle als Präsident der temporären Verwaltung der Kronsbahnen erhält der Chef der Libau-Romnyer Bahn Adadurow.

Wir kommen auf die Veränderungen im Ministerium demnächst noch zurück.

Riga-Dünaburger Eisenbahn: Generalversammlung.

Auf der am 30. März (12. April) d. J. stattgehabten Generalversammlung der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft gelangte zunächst der Bericht der Direktion über den Betrieb im verflossenen Jahre zum Vortrag. Der Nothstand im Innern des Reichs und die damit zusammenhängenden Ausfuhrverbote haben auf den Betrieb bezw. die Einnahmen der Bahn natürlicher Weise den ungünstigsten Einfluss ausgeübt, welcher voraussichtlich wohl noch bis zum Herbst des laufenden Jahres andauern wird. Transportirt sind auf der Riga-Dünaburger Bahn im Jahre 1891 44,24 Millionen Pud Güter und 518 085 Personen oder 7,16 Millionen Pud Güter und über 75 000 Personen weniger als im Jahre 1890; desgleichen ist der Güterverkehr auf der Bolderaaer Bahn (welche für Rechnung des Staates von der Riga-Dünaburger Bahn verwaltet wird) 1,38 Millionen Pud, gegen 1890 um über 700 000 Pud zurückgegangen, während im Personenverkehr 168 021 Reisende befördert wurden, d. h. 6 012 Personen mehr als im Vorjahre. Die gesammte Einnahme der Riga-Dünaburger Bahn betrug 2 638 378 R., die Ausgabe 2 235 180 R., die Reineinnahme demnach 403 198 R. Die Amortisation und Verrentung der Aktien hat indessen einen Aufwand von 670 913 R. beansprucht, so dass der Fiskus die Differenz von 267 714 R. zu decken hat.

Eisenbahnbauten.

Petersburger Zeitungen berichten, dass binnen kurzem der Bau der 134 Werst langen Narewbahn in Angriff genommen werden soll. Die Kosten belaufen sich auf 5 Millionen Rubel, d. h. auf 38 000 R. für die Werst.

Ebenso sollen die Arbeiten an dem Bau der Rasskasowo-Kamyschiner Zweigbahn (an der Wolga) begonnen werden.

Aus Frankreich.

Das neue Eisenbahn-Gütertarifgesetz.

Nachdem der Abg. Camille Pelletan durch seine Anregung die Ermässigung der Fahrkarten- und Eilgutsteuer herbeigeführt hatte, ging er daran, die Wünsche des Handelsstandes bezüglich der Eisenbahn-Gütertarife in einem Gesetzentwurf zum Ausdruck zu bringen und legte diesen dann der Kammer vor. Der Eisenbahnausschuss, dem der Entwurf von der Kammer überwiesen war, beauftragte den Antragsteller selbst mit der Berichterstattung und konnte der Kammer kürzlich einen umfangreichen Bericht überreichen. Während die Kammer den Gesetzentwurf ihrem Ausschusse überwies, forderte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten vom Landes-Eisenbahnrath eine Begutachtung des Entwurfs und arbeitete auf Grund dieses Gutachtens einen neuen Gesetzentwurf aus, der den Kammern durch Erlass des Präsidenten der Republik zur Berathung vorgelegt wurde.

Der Regierungsentwurf umfasst 18 Artikel und scheidet sich in 3 Abtheilungen, deren erste die Aufstellung der Tarife, deren zweite die Veröffentlichung und Anwendung der Tarife und deren dritte die Haftpflicht der Eisenbahngesellschaften betrifft. Im wesentlichen handelt es sich darum, die einschlägigen Bestimmungen der Regierungsverordnung von 1846 sowie des Bedingnissheftes gesetzlich festzulegen und nur an einzelnen Stellen die in der Anwendung hervorgetretenen Missstände durch genaueren Ausdruck oder zusätzliche Bestimmungen zu beseitigen.

Die erste Abtheilung des Regierungsentwurfs umfasst die Art. 1—5 und hat folgenden Wortlaut:

Art. 1. Seitens der Eisenbahnunternehmungen von allgemeinem Interesse darf eine Gebühr irgend welcher Art nur auf Grund einer Entscheidung der Aufsichtsbehörde erhoben werden. Nach Möglichkeit wird jede Aenderung der erhobenen Gebühren, wenn sie sich innerhalb der in dem maassgebenden Bedingnissheft festgesetzten Höchstgrenzen hält, auf Vorschlag der Eisenbahngesellschaft vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt. Sofern bezüglich der Gebühren für die Beförderung oder für die Nebenverrichtungen, zu deren Ausführung die Eisenbahngesellschaft verbunden ist, im Bedingnissheft kein Höchsttarif noch Bedingungen für die auszuführenden Verrichtungen vorgesehen sind, so werden sie nach Anhörung der Eisenbahngesellschaft vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt.

Art. 2. Die den Anträgen der Gesellschaften bewilligte Bestätigung hat stets nur eine vorläufige Wirkung. Die vorläufige Bestätigung kann jederzeit zurückgezogen werden, doch müssen dabei die in Art. 3 festgesetzten Fristen beobachtet und die gleichen Förmlichkeiten wie vor der Bestätigung erfüllt werden.

Art. 3. Wenn die Frachtsätze der Waaren oder die Nebengebühren mit oder ohne Bedingung ermässigt worden sind, so dürfen die ermässigten Sätze erst nach Ablauf eines Jahres wieder erhöht werden. Diese Frist wird für Ausfuhrtarife auf ein Vierteljahr herabgesetzt und ist nicht anwendbar auf Durchfuhrtarife, die jederzeit wieder erhöht werden dürfen. In diese Durchfuhrtarife können für die einzelnen Jahreszeiten verschiedene Preise eingeführt werden, vorausgesetzt, dass gegenüber dem Tarif der gleichen Jahreszeit des Vorjahres keine Erhöhung eintritt.

Art. 4 gibt die Bestimmungen des Bedingnissheftes über die Bestätterungsverträge wieder.

Art. 5. Durch Regierungsverordnungen sind festzusetzen: a) die Formen der Untersuchungen, welche der Bestätigung oder Festsetzung der Tarife vorangehen müssen; b) die Einrichtung der Staatsaufsicht über den Verkehrsdienst der Eisenbahnen, ferner die Zusammensetzung sowie die Befugnisse des Eisenbahnrathes, dessen Gutachten den Entscheidungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Tarifangelegenheiten zur Richtschnur dienen soll; c) die bei Aufstellung der Staatsbahntarife zu beachtenden Formen; d) die Bedingungen, unter denen die beabsichtigten Tarifänderungen in gewissen Fällen sofort in Kraft treten dürfen, vorbehaltlich der nach regelmässiger Untersuchung zu treffenden Entscheidung; endlich e) alle sonstigen erforderlichen Ausführungsbestimmungen.

Aus der zweiten Abtheilung sind namentlich folgende Artikel hervorzuheben:

Art. 6. Die Sammlung der auf jedem Netze in Kraft stehenden Frachtsätze und Nebengebühren nebst Anwendungsbedingungen ist auf allen Bahnhöfen und Stationen des Netzes ständig zur Verfügung der Verfrachter oder Empfänger zu halten.

Art. 7 gibt die drei letzten Absätze des Art. 48 des Bedingnissheftes wieder.

Art. 8. Von jedem Verfrachter, der seiner Aufgabeerklärung die Worte: „Ermässigter Tarif“ oder „Ausnahmetarif“ (tarif spécial) einfügt, wird angenommen, dass er die Anwendung desjenigen in Kraft befindlichen Tarifs, welcher den niedrigsten Satz ergibt, verlangt und alle mit der Anwendung dieses Tarifs verknüpften Bedingungen angenommen habe.

Art. 9. Wenn sich keine widersprechenden Angaben in der Aufgabeerklärung befinden, so wird von jedem Verfrachter angenommen, dass er diejenige Beförderungslinie verlangt habe, welcher die niedrigste Gebühr zwischen dem Aufgabe- und Bestimmungspunkt entspricht. Die Bestimmungen dieses Artikels sind nicht anwendbar, wenn sie den Regeln der Verkehrstheilung, wie sie in den Konzessionsurkunden oder gesetzlich genehmigten Verträgen enthalten sind, widersprechen.

Neuordnung des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Staatsrath einen Entwurf für die Neuordnung der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb zur Prüfung unterbreitet. Nach diesem Entwurf soll den einzelnen Ingenieuren ein beschränkteres Feld des Aufsichtsdienstes zugewiesen werden. Es sollen ihnen ausser den Verwaltungs-Aufsichtskommissaren (commissaires de surveillance administrative) noch Streckenaufseher (contrôleurs de la voie et des travaux), Betriebsaufseher (contrôleurs de l'exploitation technique) und Werkstättenaufseher (contrôleurs du matériel et du travail) zugewiesen werden. Die Streckenaufseher sollen sich aus den Brücken- und Strassenbauführern (conducteurs des ponts et chaussées), die Betriebsaufseher aus denselben Beamten und aus den Bergbauaufsehern (contrôleurs des mines), endlich die Werkstättenaufseher vorzugsweise aus den Heizhausleitern und Lokomotivführern der verschiedenen Netze ergänzen. Die Aufsichtsbeamten jeden Grades dürfen erst nach Ablauf von wenigstens 5 Jahren in den Dienst derjenigen Gesellschaft, welche sie beaufsichtigt haben, treten.

Aus Grossbritannien.

Das herannahende Ende der Englischen Weitspur.

Die Englische Weitspur von 7 Fuss Engl. = 2,135 m, die Brunel seiner Zeit mit so zäher Beharrlichkeit gegen die gewöhnliche Stephenson'sche Vollspur verfochten hat, sieht den Rest ihrer Tage mit Riesenschritten herannahen. Nachdem in dem Kampfe um die Spurweiten (the battle of the gauges) Stephenson die Oberhand behalten hatte, wurde die weite Spur auf mehreren Linien, auf denen sie anfänglich vorhanden war, wie auf dem nördlichen Abschnitt der inneren Ringbahn bis Moorgatestreet, wo die Tunnel demzufolge besonders geräumig hergestellt werden mussten, und ebenso auf der Westlondonbahn und der erweiterten Westlondonbahn, wo sie über die Geleisverbindungen zu Clapham bis Viktoria reichte, in der Folge zurückgezogen und durch gewöhnliche Vollspur ersetzt. Augenblicklich liegen nur noch etwa 650 km Weitspur auf der Westbahn, zum grossen Theil allerdings mit der gewöhnlichen Vollspur in dreischieniger Anordnung verbunden, so dass Fahrzeuge mit weitem und gewöhnlichem Radstand in einem Zuge darüber hinweggeführt werden können. Die Direktoren der Bahn haben nunmehr die Beseitigung der Weitspur auf allen Linien, auf denen sie sich noch rein erhalten hat, endgültig auf den 22. d. Mts. festgesetzt. Damit werden die reinen Weitspurzüge, die zur Zeit noch im Betriebe stehen, verschwinden. Es handelt sich um die Hauptlinie zwischen Exeter und Truro und ihre Zweiglinien zwischen Newton Abbot und Moreton Hampstead, Newton Abbot und Kingswear, Churston und Brixham, Totnes und Ashburton, Tavistock und Launceston, Truro und Falmouth und St. Erth und St. Ives. Die Arbeiten werden in der Nacht vom Freitag zum Sonnabend — vom 20. zum 21. Mai — vorbereitet und Sonnabend früh bei Tagesgrauen begonnen und mit grösster Beschleunigung zu Ende geführt. Obwohl an 350 km Bahn umzubauen sind, denkt man am Sonntag Abend fertig zu sein. Der Verkehr wird während der Arbeiten auf den genannten Linien, da sie eingeleisig sind, gänzlich eingestellt werden. Bei der Arbeit werden an 5 000 Mann beschäftigt. Davon werden 3 000 von anderen Linienabschnitten mittels 7 Sonderzügen zugeführt und an den umzubauenden Abschnitten vertheilt. Den zu bildenden Rotten werden verhältnissmässig kurze Abschnitte zugewiesen. Man hat die Arbeiten gut vorbereitet. So sind auf Strecken, die unlängst ausgewechselt wurden, die Stühle für die Voll-

spur schon auf den Querschwellen befestigt worden; die Arbeiter haben in diesem Falle die Schienen nur von der einen Stuhlreihe in die andere zu legen. Die grössten Schwierigkeiten stellen sich der Arbeit an den Stationen entgegen, an denen auch zahlreiche bisher aufgeschobene Aenderungen vorgenommen werden. Die Aenderung von Taunton wird beispielsweise 1 200 000, von Newton Abbot 1 000 000, von Truro 800 000 ℳ. erfordern. Die Aenderung der Betriebsmittel wird in der Hauptwerkstätte der Westbahn zu Swindon vorgenommen. Zur Aufstellung der verfügbar werdenden Betriebsmittel bedarf es dort der Anlage von 24 km weitspuriger Nebengeleise. Die Aenderung eines weitspurigen Wagens auf die gewöhnliche Vollspur ist dadurch sehr vereinfacht, dass die Wagenkasten unverändert bleiben und nur auf andere Gestelle gesetzt werden. Das erfordert für einen Wagen nicht mehr als 20 Minuten Zeit. In einem Einzelfalle wurde eine solche Aenderung in 10 Minuten bewirkt.*)

Während der vorbeschriebenen Umbauten findet eine Aenderung der Fahrpläne wie folgt statt: Der am 20. d. Mts. um 10.15 Vormittags von Paddington fahrende Weitspurzug geht bis Penzance durch und hält auf allen über Plymouth hinausliegenden Stationen. Der um 11.45 von Paddington fahrende Zug bleibt in Plymouth liegen. Die Postzüge, welche am 20., 21. und 22. d. Mts. um 9 Uhr Abends von Paddington fahren, benutzen von Exeter ab bis Plymouth die Südwestbahn, mit der ein Betriebsabkommen getroffen ist; ebenso der Postzug um 8.30 aufwärts von Plymouth. Der Sonntags-Postzug, welcher Abends um 9 Uhr abwärts fährt, geht bereits wieder nach Penzance weiter, während der Anschluss der Freitags- und Sonnabend-Postzüge von Plymouth nach Penzance durch eingelegte Dampfer vermittelt wird. Der Güterverkehr bleibt dagegen ganz ruhen; nur Plymouth wird von Exeter aus über die Südwestbahn zugänglich gemacht.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Die Direktion der Argentinischen Eisenbahnen hat alle Eisenbahngesellschaften aufgefordert, in ihren Verkehrsordnungen oder auf ihren Frachtbriefen jede gedruckte oder geschriebene Bemerkung, welche die Gesellschaften der Haftung für verspätete Lieferung, Verlust oder Beschädigung der beförderten Waaren entziehen soll, zu beseitigen, und denjenigen Gesellschaften, welche noch nach einem Monat seit Erlass dieser Vorschrift dagegen fehlen, die in Nr. 4 des Art. 60 des allgemeinen Gesetzes vom 24. November 1891 über die Nationalbahnen vorgesehenen Strafen angedroht. Die Frachtbriefe dürfen vielmehr nur die durch Art. 174 des Handelsgesetzbuches und durch das allgemeine Eisenbahngesetz (Tit. III, Kap. II) gestatteten sowie solche Angaben enthalten, welche sich auf die während der Fahrt eintretende Vermehrung oder Verminderung des Gewichtes oder Umfanges der Waare durch natürliche, dieser eigenthümliche Ursachen beziehen.

Um sich ihren finanziellen Verlegenheiten zu entziehen, hat die Regierung den Entschluss angekündigt, 50 % der Betriebseinnahmen der gewährleisteten Bahnen für sich einzuziehen. Die betheiligten Gesellschaften wenden dagegen ein, dass die Regierung an und für sich ihre Verpflichtungen nicht gehalten hat und dass die Durchführung dieser Maassnahme einer vollständigen Einstellung der Verzinsung gleichkommen würde; einige Gesellschaften würden es unter diesen Umständen vorziehen, überhaupt auf die Zinsengewähr zu verzichten.

Eine Verschmelzung der Central-Argentinischen mit der Buenos Ayres- und Rosario-Eisenbahn ist im Gange — ein Vorgang, der voraussichtlich die Schaffung einer direkten Schmalspurbahn zwischen Cordoba und Buenos Ayres zur Folge haben wird. Die Schwierigkeiten beruhen namentlich darin, dass beim Widerspruch auch nur eines Antheilhabers die Verschmelzung nur auf Grund eines besonderen Gesetzes geschehen kann.

Die Buenos Ayres Great Southern railway hatte im zweiten Halbjahr 1891 eine Einnahme von 417 017 (565 275) £, eine Ausgabe von 194 340 (250 889) £ und einen Ueberschuss von 222 677 (314 386) £. Zur Verfügung der Hauptversammlung standen 131 409 £ und gestatteten die Vertheilung eines Halbjahrsgewinnes von 2,5 %. In der Berichtszeit wurden die Linie Tres Arroyos-Bahia Blanca (119 Meilen) und die Strecke Las Flores Tandil (92 Meilen) dem Betriebe übergeben.

Die Buenos Ayres Western railway hatte im zweiten Halbjahr 1891 eine Einnahme von 180 815 (269 127) £, eine Ausgabe von 95 060 (139 275) £ und einen Ueberschuss von 85 755 (129 852) £. Durch Hinzutritt eines Uebertrages aus dem Vorjahre und der Entschädigungen für die verpachteten Bahnen ergibt sich ein Gesammtgewinn von 159 899 £; davon beanspruchen indessen die Lasten 155 394 £, so dass nur 4 505 £ verfügbar bleiben und ohne Vertheilung eines Halbjahrsgewinnes auf neue Rechnung übertragen werden.

Die Buenos Ayres and Rosario railway hatte im Jahre 1891, obwohl die Betriebsausgaben um 20 % herabgedrückt wurden, nur einen Ueberschuss von 196 660 £; hierzu traten 28 800 £ Uebertrag aus dem Vorjahre, 4 659 £ Zinsen der Rücklagen und 1 000 £, die vom Kapital der Rücklagen entnommen wurden. Im ganzen ergibt sich ein Gewinn von 231 120 £, von dem die 231 029 £ betragenden Lasten nur 91 £ übrig lassen. Der Rest wird ohne jede Gewinnvertheilung auf neue Rechnung übertragen.

Die Buenos Ayres and Pacific railway hat seit 15. April 1891 die Zinsen ihrer 7 % Schuldverschreibungen und seit 15. Juli 1891 die Zinsen ihrer 5 % Schuldverschreibungen nicht bezahlen können. Nach langen Verhandlungen hat die Gesellschaft ihren Gläubigern einen Vergleich auf folgender Grundlage angeboten: Die Gesellschaft schafft neue 5 %, am 1. Januar 1899 rückzahlbare Schuldverschreibungen zweiter Hypothek (second debenture stock) im Betrage von 500 000 £ und bezahlt mit diesen die vom 15. April 1891 bis zum 15. Juli d. J. fälligen Zinsen ihrer Schuldverschreibungen, kann aber dagegen die von der Argentinischen Regierung bis zum 15. Juli 1892 in baar oder Schatzanweisungen erhaltenen Beträge für ihre allgemeinen Bedürfnisse verwenden. Wenn die Gesellschaft am 15. Oktober d. J. die Baarzahlung der Zinsen nicht wieder aufnimmt, so leben die vor diesem Vergleich geltenden Rechte der Schuldscheininhaber sofort wieder auf.

Obwohl die am 15. Februar d. J. abgehaltene Gläubigerversammlung der Französischen Gesellschaft der Provinzialbahnen von Santa Fé (vergl. Nr. 30 S. 321 d. Ztg.) sich einstimmig für die Nothwendigkeit eines Vergleichs mit der Gesellschaft ausgesprochen hat, so kam der in jener Versammlung zur Verhandlung stehende Vorschlag aus dem Grunde nicht zur unveränderlichen Annahme, weil die Schuldscheininhaber behufs Vermeidung von rechtlichen Verwickelungen mit der Provinz Santa Fé sowie mit den Englischen Gläubigern dieser Provinz ihre Eigenschaft als Gläubiger nicht aufgeben wollten. Einer am 15. März d. J. abgehaltenen neuen Gläubigerversammlung wurde daher der Vorschlag gemacht, dass sie entweder unter Aufgabe von 80 % ihrer Forderung an Kapital und Zinsen nur die verbleibenden 20 % innerhalb 50 Jahren bezahlt erhalten oder aber ihre Schuldverschreibungen in neue Scheine umtauschen sollten, die nur nach Maassgabe der erzielten Reinerträge zu verzinsen und zu tilgen sind. Auch dieses Auskunftsmittel half nichts, da die Ueberwachung der Geschäftsführung durch 3 Vertreter der Gläubiger, wie sie dabei vorgesehen war, nicht ausreichend erschien. In einer am 29. März d. J. abgehaltenen neuen Gläubigerversammlung entschied man sich daher auf Vorschlag des Massenverwalters dafür, aus den Gläubigern unter dem Namen „Syndicat des obligataires de la Compagnie Française de la province de Santa Fé“ eine Art von bürgerlicher Gesellschaft zu bilden, deren Vorstand die Rechte der Gläubiger sowohl der Gesellschaft, als auch der Provinz Santa Fé, sowie deren Englischen Gläubigern gegenüber zu vertreten hat. Mit dieser Aenderung soll im wesentlichen der Vorschlag, über den die am 15. März dieses Jahres abgehaltene Versammlung zu befinden hatte, eingeführt werden; zur Beschlussfassung darüber war auf den 26. April d. J. eine neue Gläubigerversammlung berufen.

Uruguay.

Nach der letzten Botschaft des Präsidenten an die Kammern ist der einzige Zweig der öffentlichen Arbeiten, welcher nicht unter dem wirthschaftlichen Rückgang gelitten hat, der Eisenbahnbau. Die Midland railway hat den ihr vorgezeichneten Endpunkt in Salto am Uruguay erreicht und damit den Anschluss an die von Salto nach Cuareim an der Brasilianischen Grenze führende North-West Uruguay railway; beide Bahnen ebenso wie die Zweigbahn von Isla de Cabello nach San Eugenio befinden sich im Betriebe. Die Verlängerung der Central Uruguay railway von Paso de los Toros nach Rivera ist vollendet und dem Verkehr übergeben. Die North-Eastern railway hat Nico Perez erreicht und wird bald über Melo bis Artigue weitergeführt werden, während eine Zweigbahn nach Treinta y Tres abbiegt. Der Sturz der Ostbahngesellschaft hat die Einstellung der Bauarbeiten auf dieser schon bis Maldonado fertiggestellten Linie nach sich gezogen,

*) Gelegentlich eines Besuches, den Eisenbahnfachmänner aus dem Englischen Norden den Swindoner Werkstätten abstatteten, hat man die Kasten der benutzten Salonwagen von der Weitspur der Westbahn auf die gewöhnliche Spur der Mittellandbahn übergehen lassen, so dass ein Umsteigen nicht erforderlich war. Man setzte einfach die Kasten an der Uebergangsstation von den Weitspurgestellen auf solche von gewöhnlicher Spur.

doch hat sich eine neue Gesellschaft zur Fortführung des Unternehmens gebildet. Der Bau der mit so grossem Eifer begonnenen Western railway (Montevideo-Colonia) ist auch durch den Sturz des Hauses Baring, das die Unterbringung des zum Bau erforderlichen Anleihekapitals übernommen hatte, unterbrochen worden; die Gläubiger der Konzessionsgesellschaft haben sich aber zu einer Gesellschaft zusammengethan, um das Unternehmen zu Ende zu führen. Die drei Linien, welche die Brasilianische Grenze erreichen und den Verkehr zwischen beiden Ländern, sowie den Durchgangsverkehr begünstigen, werden wesentlich dazu beitragen, den Wohlstand in die Republik zurückzuführen.

Die Central Uruguay railway, welche die Republik von Süden nach Norden durchquert und die Hauptstadt mit der Brasilianischen Grenze verbindet, hat eine Ausdehnung von 565 km und umfasst die Strecken Montevideo-Rio Negro (274 km), Rio Negro-Tacuarembo (175 km) und Tacuarembo-Rivera (116 km). Im zweiten Halbjahr 1891 waren ihre Roheinnahmen um 22,86 %, ihr Reinertrag um 19,18 % geringer als im gleichen Zeitraum des Vorjahres; zur Verfügung der Antheilhaber blieben nur 13 760 £, welche die Vertheilung eines steuerfreien Halbjahrsgewinnes von 1 % gestatteten. Zwei von der Centralbahn abhängige Linien, die Central Uruguay Northern Extension und die Central Uruguay Eastern Extension, sind neuerdings vollendet und dem Betriebe übergeben worden.

Venezuela.

Dem für 1891 erstatteten Geschäftsbericht der Norddeutschen Bank in Hamburg, die sich bei der Bildung der Grossen Venezuela-Eisenbahngesellschaft hervorragend betheiligt hat, entnehmen wir, dass der Bau dieser Bahn bedeutende Fortschritte gemacht hat. Die Gesellschaft hat die Verlängerung Cagua-Valencia übernommen und wird deren Bau vollenden, weil die ursprünglichen Konzessionsinhaber wegen der Argentinischen Finanzschwierigkeiten ihre Zahlungen und die Bauarbeiten einstellen mussten; demnach wird die Gesellschaft die beiden bedeutendsten Staaten des Landes, Caracas und Valencia, durch ihre Bahn verbinden. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen, die der Gesellschaft die nöthigen Geldmittel verschaffen soll, ist wegen ungünstiger Börsenlage verschoben worden. Die Einnahmen, die auf der schon jetzt im Betriebe befindlichen Strecke erzielt werden, versprechen dem Aktienkapital nach Vollendung der ganzen Bahn, die in 2 Jahren zu erwarten steht, eine gute Verzinsung.

Kolumbia.

Nach einem Bericht des Englischen Konsuls in Bogota ist der Kongress im Jahre 1890 mit mehreren Gesetzentwürfen, betreffend den Bau neuer oder die Fortsetzung schon begonnener aber aufgegebener Bahnen, befasst worden, hat aber nur einige von diesen Entwürfen angenommen. Die River Plate Trust and Loan Company in London hat zur Anfertigung von Vorarbeiten für den noch unvollendeten Theil der Eisenbahn von Girardot am Magdalenenstrom nach Bogota Ingenieure entsendet, die sowohl bezüglich der Baukosten als auch des wahrscheinlichen Verkehrs einen günstigen Bericht erstattet haben, doch kann die Gesellschaft vor der nächsten Tagung des Kongresses keine Schritte thun. Die Konzession für die Eisenbahn von Buenaventura am Stillen Meere nach Cali im Caucathale, die dem auswärtigen Handel den wichtigen Caucabezirk erschliessen könnte, ist einer Amerikanischen Finanzgruppe ertheilt worden, doch nehmen die Bauarbeiten infolge von Finanzschwierigkeiten und wegen Arbeitermangels keinen Fortgang. In besserer Lage scheint die von einer Englischen Gesellschaft gebaute Bahn von Santa Marta nach dem Innern zu sein. Diese Linie soll Santa Marta am Karaibischen Meere mit Rio Frio am Magdalenenstrom verbinden und eine fruchtbare Gegend, in der sich bald ein blühender Ackerbau entwickeln wird, dem Verkehre erschliessen.

Kuba.

Die United Railways of Havana and Regla Warehouses Company hatte im Jahre 1891 aus dem Eisenbahnbetriebe eine Einnahme von 9 633 832 ℳ, eine Ausgabe von 5 402 120 ℳ und demnach einen Ueberschuss von 4 231 712 ℳ; sie konnte einen Gewinn von 8 % vertheilen.

Mexiko.

Das „Diario Official“ veröffentlichte: a) am 24. Dezember 1891 den Konzessionsvertrag mit dem General Rosendo Marquez und dem Anwalt Manuel Arrioja für eine von der Mexikanischen Bahn ausgehende Linie nach Apam und über die Sierra de Puebla nach der Barre von Cazones; b) am 6. März 1892 den Vertrag mit Hampson, Stanhope und Corthell für die Bauvollendung der interozeanischen Tehuantepec-Eisenbahn von Coatzacoalcos am Atlantischen Ozean nach Salina Cruz am Stillen Meere; c) am 18. März 1892 den Vertrag mit Delfin, Sanchez & Cie. in Mexiko wegen des Baues einer Bahn von Izucar de Matamoros (Stadt Puebla) nach Acapulco am Stillen Meere.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Beschwerde wegen im Disziplinarverfahren gegen Beamte von Gerichten gewährter Rechtshilfe.** In der Disziplinarsache gegen einen der Person nach z. Zt. unbekannten Beamten des Preuss. Eisenbahn-Betriebsamts zu A. hat der I. Strafsenat auf die Beschwerde des Arztes Dr. K. zu A. in Erwägung, dass 1. das K. Pr. Amtsgericht zu A. das von dem K. Eisenbahn-Betriebsamt daselbst an die Staatsanwaltschaft zu A. gerichtete und von dieser dem dortigen Amtsgericht zur Erledigung übermittelte Ersuchen um zeugeneidliche Vernehmung des Dr. K. in der bezeichneten Disziplinarsache abgelehnt hat; 2. sodann auf Beschwerde des K. Eisenbahn-Betriebsamts vom Ob.-Landesgericht zu K. durch Beschluss vom 19. Juli 1890 das Amtsgericht zu A. angewiesen worden ist, dem Ersuchen der genannten Verwaltungsbehörde zu entsprechen; 3. gegen diesen oberlandesgerichtlichen Beschluss von Dr. K. eine auf § 160 des Ger.-Verf.-Gesetzes gestützte Beschwerde eingereicht wurde; 4. jedoch § 160 sich nur auf die von den ordentlichen Gerichten in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten und in Strafsachen, also in der ordentlichen streitigen Gerichtsbarkeit sich gegenseitig zu leistende Rechtshilfe bezieht und daher das Reichsgericht nur in Beziehung auf derartige Fälle der Rechtshilfe, wenn auch die übrigen im § 160 hervorgehobenen Voraussetzungen zutreffen, als Beschwerdegericht zuständig ist; 5. im vorliegenden Falle, in welchem es sich um eine von der Verwaltungsbehörde in einer Disziplinarsache bei einem Gericht nachgesuchte Rechtshilfe handelt, ganz abgesehen davon, dass vorliegend die Rechtshilfe durch den Beschluss des Ober-Landesgerichts für zulässig erklärt worden ist und daher schon an sich eine Voraussetzung der Anfechtung jenes Beschlusses fehlen würde (§ 160 Abs. 1 a. a. O.), die Zuständigkeit des Reichsgerichts, als Beschwerdegerichts, fehlt und dass dies auch dann zutrifft, wenn auf Grund der Preuss. Landesgesetzgebung die im § 160 a. a. O. enthaltene Vorschrift in Preussen auf Fälle der Rechtshilfe in Disziplinarsachen entsprechende Anwendung zu finden hätte, weil durch eine solche landesgesetzliche Anordnung die Zuständigkeit des Reichsgerichts für einen im Reichsgesetze nicht vorgesehenen Fall nicht begründet werden kann (Entsch. in Strafs. Bd. XIX, S. 438 ff.; Bd. XX, S. 101 ff.) — beschlossen, die vorbezeichnete von dem Arzt Dr. K. in A. gegen den Beschluss des Ober-Landesgerichts K. vom 19. Juli 1890 angebrachte Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen. (Beschl. des Reichsgerichts vom 6. November 1890; Beil. z. Reichs-Anz. 1, 1891, S. 45 f).

Verschiedenes.

Ueber neue Ausstattungen von Eisenbahnwagen I. und II. Klasse,

die auf Grund von Bestellungen der Preussischen Staatsbahnverwaltung bezw. der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ausgeführt worden sind, macht der Architekt P. Koch in der vom Kunstverlag Alex. Koch in Darmstadt herausgegebenen „Zeitschrift für Innendekoration“ folgende Mittheilungen: Es handelt sich vorzugsweise um Wagen der Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach, denen solche für andere Strecken folgen werden. Die neuen Wagen I. und II. Klasse zeigen Mobilien und Thüren in Nussbaum, alle Beschläge an Thüren, Sitzplätzen, Fensterumrahmungen, Konstruktionstheilen, Ventilations- und Beleuchtungskörpern in vergoldeter Bronze. Sitz- und Wandbekleidung bis Fensterbrüstung sind in blaugrünlichem oder bräunlichem gepressten Wollplüsch, die oberen Wandbekleidungen in dazu gestimmtem Seidenstoff ausgeführt. Die Decken sind mit in Oel gemalten Luftpartien geschmückt. An den Kopfenden der Sitzplätze sind unter Politur hergestellte ornamentale Malereien auf Vogelaugen-Ahornfournier angeordnet. Die Sitzeinrichtung ist mit Mittelgang bewerkstelligt, damit ein bequemer Verkehr der Reisenden unter sich stattfinden kann. Die I. Klasse enthält 6, die II. und III. Klasse 8 Sitzplätze. Mit Gegengewichten versehene grosse Fenster, vor denen je ein Klapptischchen angebracht ist, gestatten einen freien Umblick. Die Scheiben sind mit Randornamenten verziert. Vorhänge sind im Stoff und in der Farbe entsprechend der oberen Wandverkleidung ausgeführt. Die Ausstattung dieser Wagen soll jene der älteren Wagen an Behaglichkeit und Bequemlichkeit weit übertreffen.

Dasselbe Heft enthält die Abbildung eines Salonwagens des Grossherzogs von Oldenburg sowie der inneren Ausstattung eines Sonderzugprojekts für den Kaiser von Russland.

Die höchsten Brücken der Welt.

Die „Eng. News“ geben folgende Zusammenstellung der höchsten Brücken der Welt, ohne jedoch den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

Name	Land	Gesammte Länge m	Höhe über Wasser m	Höhe des grössten Pfeilers über Fundament m	Charakter der Pfeiler usw.
St. Giustina	Tirol	60	140	1 Oeffnung	keine Pfeiler
Garabit	Frankreich	565	124	61	Stein u. Eisen
Du Vianc (Entwurf)	„	460	117	—	eis. Bogenbrücke
Loa	Bolivia	244	103	96	Eisen
Pecos River	Ver.Staaten	664	100	98	„
Kinzua	„	625	92	91	„
Kentucky River	„	347	84	66	„
Verrugas (alt)	Peru	175	78	77	„
Portage (alt)	Ver.Staaten	259	72	—	Holz
Portage (neu)	„	259	72	62 9,5	Eisen Stein
Moldau	Böhmen	270	68	62	„
Malleco	Chile	348	—	76	Eisen
Souleuvre	Frankreich	368	66	61	Stein
Two Medicine	Ver.Staaten	229	64	—	hölz. Hochbrücke
Douro	Portugal	353	61	—	eis. Bogenbrücke

Mit Ausnahme der Giustinabrücke, die einer Gebirgsstrasse dient, werden die vorgenannten Brücken zu Eisenbahnzwecken benutzt.

Ein eigenthümlicher Unfall

ereignete sich am 16. Februar d. J. in den Montirwerkstätten der Baldwin-Lokomotivwerke in Philadelphia. Hierbei wurden zwei Arbeiter getödtet und ein dritter schwer verletzt. Die Leute beseitigten in dem Kessel einer neuen Verbundlokomotive undichte Stellen. Der Dom des Kessels war abgenommen. Kurz vor Mittag hatten die Leute eine grosse Menge Benzin zum Erweichen von Rost und Hammerschlag verbraucht. Nach Schluss der Mittagspause stieg ein Arbeiter in den Kessel, und eine Lampe wurde hinabgelassen. Hierdurch explodirten die noch nicht entwichenen Benzingase, und der Arbeiter wurde gleich einem Projektil durch die Domöffnung hindurchgeschossen und blieb in dem Dachgespärre hängen. Erst mit Hilfe des elektrischen Krahns konnte der tödtlich Verletzte, der bald seinen Geist aufgab, herabgeholt werden. Der Arbeiter, der die Lampe herabgelassen hatte und hierbei gerade über dem Dom stand, ist wahrscheinlich von dem Körper des Herausgeschleuderten getroffen worden. Er flog gleichfalls in die Luft, schlug gegen eine Dachstrebe und fiel auf einen Haufen eiserner Bleche. Der Dritte stand auf dem Kessel zwischen Dom und Ende. Er fiel schwerverbrannt und gequescht herab.

Die Two Medicine Brücke der Great Northernbahn.

Ein hölzernes Bauwerh von ausserordentlichen Abmessungen, die Two Medicine Brücke, ist nach den „Eng. News“ auf der Anschlussstrecke der Minneapolis und Manitobabahn an die Great Northernstrecke errichtet worden. Die Brücke ist 229 m lang und die Höhe der Schienen über Wasser beträgt 64 m. Sie hat eine Oeffnung von 37 m und 4 Oeffnungen von 12 m Weite, die übrigen Oeffnungen oder vielmehr die Säulenentfernungen des anschliessenden Gerüstes betragen 5 m. Die Brückenbahn ist ziemlich solid hergestellt, da sie aus flach aufliegenden 15/20 cm starken Schwellen, die von Mitte zu Mitte 31 cm entfernt sind, besteht. Gegen Ablaufen der Züge bei etwaigen Entgleisungen auf der Brücke liegen an der inneren Seite der Laufschienen und in 25 cm Entfernung von diesen entfernt Leitschienen, ausserdem sind die Schwellen an ihren Enden mit durchlaufenden Längsschwellen gesäumt.

Als Grund für die Errichtung eines hölzernen, anstatt eines eisernen Bauwerks, wird die erforderliche Schnelligkeit der Bauausführung angegeben. Für etwaige Ausbesserungen an dem Bauwerk ist die Anordnung und der Verband der Hölzer derartig gewählt, dass eine Auswechselung jedes Theiles ohne Gefährdung der Sicherheit möglich ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) zwischen Lobositz und Zwickau i. S. — Seite 553 des Heftes 1 des Verbandstarifs vom 1. Juni d. J. — beträgt nicht 53, sondern 63 ₰ und der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 22 (künstlicher Dünger) zwischen Altenburg und Kralup — Seite 230 des Heftes 3 des Tarifs — nicht 8, sondern 88 ₰.

Dresden, den 17. Mai 1892. (917)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld werden die bisher nur für den Personenverkehr eingerichteten Stationen Wrexen (Strecke Schwerte-Cassel) und Hiddinghausen (Strecke Barmen-Wichlinghausen — Schee - Silschede) am 1. Juni d. J. auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet werden.

Berlin, den 19. Mai 1892. (918)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist in der Station Suczawa für die Kartirung und Verrechnung jener Güter, welche von direkten Frachtbriefen begleitet, in der genannten Station aber zur Umkartirung bestimmt sind, sowie für die Kartirung und Verrechnung der bei direkten Sendungen in der Grenzstation Suczawa erwachsenden Abfertigungsspesen usw. eine besondere Kartirungs- und Verrechnungsstelle unter der Bezeichnung „Suczawa transit“ eingerichtet worden.

Die in Suczawa zur Umkartirung bestimmten Gütersendungen sind mit besonderen auf „Suczawa transit“ lautenden Güterkarten und in getrennter Nummernfolge abzufertigen und demgemäss auch die Verrechnung der Karten für „Suczawa loco“ bezw. „Suczawa transit“ getrennt zu halten.

Berlin, den 19. Mai 1892. (919)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Zeit, innerhalb welcher bei den Güterabfertigungsstellen die Ab- und Annahme der Güter zu erfolgen hat, für die Sommermonate bis zum 30. September, wie folgt, festgesetzt:

Die Annahme und Abgabe der Güter findet statt: von 7—12 Uhr Vorm. und 2—7 Uhr Nachm. (M. E. Z.)

Bei Wagenladungsgütern ist das Auf- und Abladen während des ganzen Tages von 7 Uhr Vorm. bis 7 Uhr Nachm. (M. E. Z.) ohne Beschränkung zugelassen.

An Sonn- und an den gebotenen Feiertagen unterbleibt die Annahme und Abgabe von Eilgütern in der Zeit von 9—11 Uhr Vorm. und 2—3½ Uhr Nachm. (M. E. Z.)

Der Adressat ist gehalten, die in den Stunden von 7 Uhr Vorm. bis 8 Uhr Nachm. (M. E. Z.) ihm zugeführten Güter in Empfang zu nehmen.

Für die auf Württembergischen und Schweizerischem Gebiet belegenen Stationen sind die durch Aushang an den Schaltern bekannt gegebenen Dienststunden maassgebend.

Die gemäss § 12 Ziffer III an den Schaltern und in den Zugängen zu den Güterhallen angebrachten Anschläge sind hiernach alsbald zu ändern; auch sind die Interessenten zu verständigen.

Karlsruhe, den 15. Mai 1892. (920)

Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die Station Bestwig-Nuttlar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld wird mit dem 25. d. Mts. in den Ausnahmetarif M für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen als Versandstation aufgenommen.

Köln, den 17. Mai 1892. (921)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Radolfzell der Badischen Staatseisenbahnen in den Anhang zu den Ausnahmetarifen für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland von	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg		Klasse A		Klasse B		Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1								
																	I. Kategorie			II. Kategorie			III. Kategorie		
		à 5 000 kg		à 10 000 kg		à 5 000 kg		unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
km		Frachtsätze für 100 kg in Mark																						
	Anhang. Tariftabelle I. (Seite 28 und 29 des Haupttarifs.)																							
1529	Radolfzell	7,43	5,94	4,95	7,43	5,94	4,95	7,43	5,94	4,95	7,43	5,47	3,48	7,43	4,66	3,88	7,43	3,74	3,12	7,43	3,29	2,74		
	Anhang. Tariftabelle II. (Seite 36 und 37 des Haupttarifs.)																							
1529	Radolfzell	6,89	5,73	4,96	5,27	4,61	3,96	4,44	3,91	3,37	3,60	3,17	2,74	4,93	4,33	3,72	4,11	3,62	3,13	3,60	3,17	2,74		

Entfernung	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von																							
km																								
	Anhang. Tariftabelle. (Seite 14 und 15 des Haupttarifs.)																							
1508	Radolfzell	6,89	5,73	4,96	5,27	4,61	3,96	4,44	3,91	3,37	3,60	3,17	2,74	4,93	4,33	3,72	4,11	3,62	3,13	3,60	3,17	2,74		

Bromberg, den 12. Mai 1892. (922)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Tarif für den Güterverkehr zwischen Waldshut einerseits und den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits wird voraussichtlich mit dem 30. Juni l. J. durch einen neuen vom 1. Juli l. J. ab gültigen Tarif ersetzt werden.

Der neue Tarif wird neben Frachtermässigungen bei einer Anzahl Stationen auch kleine Frachterhöhungen aufweisen.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. Mai 1892. (923)
Generaldirektion.

Die zur Zeit gültigen Hefte 1 bis 4 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft und werden vom gleichen Tage ab durch neue Tarifhefte ersetzt, welche neben Ermässigungen auch geringe Erhöhungen enthalten.

Ausserdem erscheint am 1. Juli d. J. ein dritter Nachtrag zum Tarifheft 5, welcher u. a. direkte Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der in letzter Zeit eröffneten Neubaustrecken der Reichs-Eisenbahnen und abgeänderte Entfernungen für gewisse Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen enthält.

Der Theil II des Verbands-Gütertarifs vom 1. Juni 1890 mit Nachtrag I vom 1. Dezember 1891 erhält nunmehr vom 1. Juli d. J. ab auch Geltung für die Tarifhefte 1 bis 4. Ein weiterer Nachtrag zum Theil II gelangt zu letzterem Termine ebenfalls zur Ausgabe.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfrage das Tarifbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 15. Mai 1892. (924)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 12. Juni d. J. treten im **Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verbande** und zwar im Importverkehr von Frankreich nach Russland für die Strecken der Französischen Nordbahn neue ermässigte Eilguttaxen in Kraft.

Ueber die Höhe derselben gibt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Köln, den 21. Mai 1892. (925)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Für die Beförderung von Eisenschlacken von Klingenthal nach Gernrode a. H. tritt am 1. Juni d. J. ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,64 ℳ für 100 kg in Kraft, der bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen angewendet wird:

Dresden, den 12. Mai 1892. (926)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. Zu dem ab 1. März 1892 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. treten am 1. Juni 1892 folgende Nachträge in Kraft: Nachtrag I zu Heft 1, 2 B, 2 C, 2 D, 2 H.

Insoweit durch diese Nachträge für Fürstenwalde und Letschin Frachterhöhungen eintreten, behalten die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. September 1892 Gültigkeit.

Die Nachträge können von den Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 14. Mai 1892. (927)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. Juni l. J. tritt für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holz, zerlegt und in Kisten verpackt, von Bodenbach und Tetschen nach Romanshorn transit mit der Bestimmung nach Frankreich und Spanien ein Ausnahme-Frachtsatz von 21,55 Frcs. für 1 000 kg bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Durch diesen Ausnahmetarifsatz wird der im Heft 2 des Tarifes für den Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr vom 1. Januar 1891 auf Seite 273 enthaltene Ausnahmetarif 13 für Möbel aus gebogenem Holz von Bodenbach und Tetschen nach Lindau transit aufgehoben.

Dresden, den 18. Mai 1892. (928)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. September 1892 gelangen die im Ausnahmetarif 11 des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Breslau bestehenden Ausnahmesätze für Flachs und Hanf für den Verkehr von den Ostpreussischen Flachsversandstationen nach den Stationen Bernstadt und Beuthen a. O. des Bezirks Breslau, sowie von Station Mehlsack des Bezirks Bromberg nach den Oberschlesischen Empfangsstationen wegen mangelnden Verkehrs zur Aufhebung.

Bromberg, den 11. Mai 1892. (929)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Düren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) in die im obenbezeichneten Eisenbahnverbande für Blei und Zink, sowie Rohblei und Rohzink bestehenden Ausnahmetarife einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 15. Mai 1892. (930)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Juni 1892 in Kraft tretenden Nachtrag II zum Gütertarif vom 1. September 1891 werden die besonderen Zusatzbestimmungen zu dem Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften ergänzt, sowie der Kilometer-

zeiger und die Tariftabellen ergänzt und abgeändert. Die in dem Nachtrage enthaltenen einzelnen Tariferhöhungen treten erst vom 1. September d. J. ab in Kraft. Abzüge des Nachtrags werden an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 13. Mai 1892. (931)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Importtarif nach Russland, Deutsch-Russischer Eisenbahnverband, Heft IV. Im direkten Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa tarifiren von dem heutigen Tage ab auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich die Artikel

Landwirthschaftliche Geräthe, mit Ausnahme von Maschinen und hölzernen Geräthen;
Wollkratzen (Kratzeisen), eiserne und stählerne

nach der Klasse 5.

Bromberg, den 10. Mai 1892. (932)
Königliche Eisenbahndirektion.

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen, Rheinisch-Westfälisch-Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen, sowie im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. im vorigen Jahre gewährten Frachtermässigungen finden auch für die Zeit vom 1. Juni bis Ende Dezember d. J. Anwendung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 19. Mai 1892. (933)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Galizisch-Oesterr.-Böhmischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages

II zu Theil II — Heft 1,
II „ „ II — „ 2,
I „ „ II — „ 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 treten im obbezeichneten Verbande die nachfolgenden bezeichneten Tarifnachträge, und zwar:

Nachtrag II zu Theil II — Heft 1 vom 1. Juli 1889,
Nachtrag II zu Theil II — Heft 2 vom 15. September 1889,
Nachtrag I zu Theil II — Heft 3 vom 15. August 1890

in Wirksamkeit, womit verschiedene Frachtsätze der einzelnen Haupttarife und der hierzu erschienenen Nachträge zur Aufhebung gelangen.

Wien, am 15. Mai 1892. (934)

Elbeumschlagsverkehr. Für Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Bubenc, Bubna, Bubna-Unionbank, Prag-Anglobank	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 72 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Bubenc, Bubna, Bubna-Unionbank, Prag-Anglobank	67 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Bubenc, Bubna, Bubna-Unionbank, Prag-Anglobank	108 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. Mai 1892. (935)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Gänzliche Aufhebung der Tarifhefte 1, 3, 5, 6, 7, 8 und 10 sammt allen Nachträgen.

Mit 30. Juni 1892 gelangen folgende Tarifhefte des Galizischen Gemeinschaftsverkehres mit allen zu denselben bisher erschienenen Nachträgen — ohne Ersatz — zur Aufhebung, und zwar:

Theil II, Tarifheft 1 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 3 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 5 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 6 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 7 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 8 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I,
Theil II, Tarifheft 10 vom 1. April 1889 sammt Nachtrag I.

Wien, am 16. Mai 1892 (936)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Oderberg und Oswiecim. Die in unserer Bekanntmachung vom 13. April d. J. zum 1. Juni d. J. angekündigte Beschränkung der direkten Personen- und Gepäckabfertigung im vorbezeichneten Verkehr findet nicht statt.

Breslau, den 17. Mai 1892. (937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil I, enthaltend Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. November 1891 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Aenderungen in den zusätzlichen Bestimmungen.

Exemplare des Nachtrags I können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Erfurt, den 16. Mai 1892. (938)
Königliche Eisenbahndirektion,
für sämmtliche Preussische Staatseisenbahnen.

---

5. Verdingungen.

Schienenausschreibung. Oeffentliche Ausschreibung von 6 258 t Flussstahlschienen des Normalprofils und 108 t Flussstahlschienen für Schmalspurbahnen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Dienstag, den 7. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken postpflichtig entnommen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, 18. Mai 1892. (939)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf ausser Betrieb gestellter Lokomotiven.

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verkauf von 14 ausser Betrieb gestellten Lokomotiven am Montag, den 30. Mai 1892, Vormittags 11 Uhr. Kaufgebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Ankauf von Lokomotiven" an das maschinentechnische Büreau Berlin W, Königgrätzerstrasse 132 einzureichen.

Angebotsbogen und Verkaufsbedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 55 ₰ in Baar, oder 50 ₰ in 10 ₰-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Juni d. J.

Berlin, den 12. Mai 1892. (940MG)
Maschinentechnisches Büreau.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Wir gebrauchen leihweise zum Bau der Bergthalbahn 18 Kieswagen und zwar 8 Stück von Mitte Juni bis Mitte September und 10 Stück von Mitte Juli bis Mitte Oktober.

Diesbezügliche Offerten ersuchen wir uns baldmöglichst einzureichen.

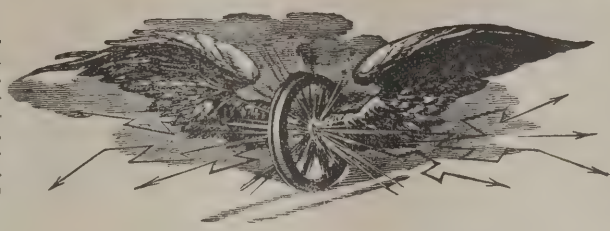
Darmstadt, den 12. April 1892.
Bau- & Betriebs-Verwaltung
der Hessischen Nebenbahnen
im Privatbetrieb.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte: a) von S. Jourdan in Mainz und b) von Franz Wagenführ in Tangerhütte bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 41. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Mai 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Abrufen oder Abmelden der Züge.
Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. April 1892.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen normalspurigen Bahnen mit den Vereinsbahnen.
Rundschreiben.
Aus Sachsen:
Der Neubau des Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt.
Aus dem Deutschen Reich:
Kleinbahnen.
Sonntagsruhe.
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Betriebseröffnung der Nebenbahn Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen.
Bezeichnung und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.
Broelthaler Eisenbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn.
Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahngesellschaft.
Projekt Hansdorf-Wiesau-Priebus.
Personalnachrichten:
Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Strecken.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
5. Bilanzen.
6. Personen- und Gepäckverkehr.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Das Abrufen oder Abmelden der Züge

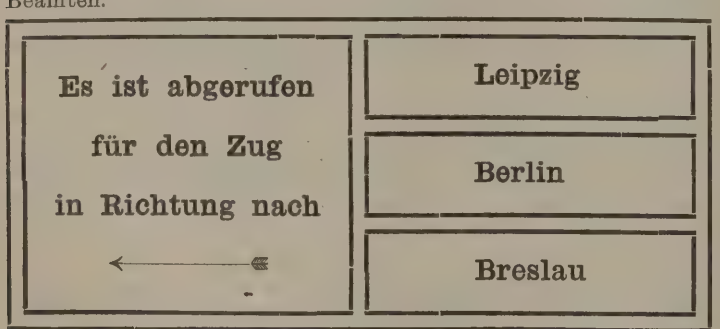
Nach § 15 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands wird bei den zur Personenbeförderung dienenden Zügen das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen durch zwei unterschiedene Schläge auf die Stationsglocke gegeben. In Uebereinstimmung hiermit bedeutet das unter Nr. 11 der Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung vorgesehene, durch zwei „markirte“ Schläge kenntliche Signal, dass die Zeit zum Einsteigen herangerückt ist. Ausser dem vorerwähnten Signal sind in der z. Z. gültigen Signalordnung noch zwei mit der Stationsglocke zu gebende Signale vorgesehen und zwar unter Nr. 10 kurzes Läuten und ein deutlich markirter Schlag für das Nahen der Abfahrt eines Zuges, allenfalls auch Erlaubniss zum Einsteigen, sowie unter Nr. 12 für Zulässigkeit der Abfahrt drei markirte Schläge. Diese althergebrachten Glockensignale sind dem reisenden Publikum so bekannt und geläufig geworden, dass es sich mit Vorliebe nach denselben richtet. Namentlich ist es das zum Einsteigen auffordernde Glockensignal, welches selten überhört wird und geradezu elektrisirend wirkt. Nach dem Ertönen desselben sieht man den phlegmatischen Menschen sich aufraffen und die sonst ruhig und behäbig einherschreitende Korpulenz in ein schnelles Tempo verfallen, um nur erst zu dem gewünschten Platze im Zuge zu gelangen. Diese früher ausnahmslos zur Anwendung gekommenen und daher in die Fundamentalvorschriften für den Eisenbahnbetrieb aufgenommenen Signale sind gegenwärtig nach erheblich veränderten Verhältnissen nicht mehr überall anwendbar. Die Bahnhöfe der grösseren Städte oder Eisenbahn-Knotenpunkte haben nach Zunahme der Verkehrsverhältnisse einen grösseren Umfang gewonnen, die Stationsgebäude sind von bescheidenen Wartehallen zu stattlichen Gebäuden und Palästen umgestaltet, in welchen beim Kommen und Abgehen der Züge ein Hin- und Herwogen von Menschen stattfindet, wie man es an den Börsen unserer wichtigsten Handelsplätze nicht stärker findet. Auch tritt auf den grösseren Bahnhöfen nicht selten der Fall ein, dass die eigentlichen Wartesäle und die sonst von den Reisenden aufzusuchenden Räume sehr weit von den Bahnsteigen entfernt liegen und die Töne der Bahnsteigglocke verhallen, ohne von der grösseren Zahl der Reisenden gehört zu sein. Die Abgabe der betreffenden Signale würde in einem solchen Falle zwecklos sein. Noch ein anderer Umstand kann eintreten, der es erwünscht erscheinen lässt, von den Glockensignalen keinen Gebrauch zu machen. Es ist dies eine schnelle Zugfolge, wie sie meist im Vorortverkehr grosser Städte vorliegt. Man denke nur an Berlin mit seinem gewaltigen Stadtbahn- und Vorortverkehr, bei dem sich an einzelnen Stellen und zu gewissen Zeiten ein Zugverkehr mit 5 Minuten Folge abwickelt. Wenn dabei die Signale „Ein-

steigen“ und „Abfahrt“ oder gar noch „die Abfahrt des Zuges naht“ mit der Glocke gegeben würden, so würde dieselbe wohl kaum aufhören zu tönen und ein eigenes Personal zu ihrer Bedienung erfordern. Es ist daher begreiflich, dass man in diesen Fällen, sowie bei grossen räumlichen Entfernungen und da, wo mehrere Bahnlinien mit lebhaftem Verkehr in Frage kommen, von den Glockensignalen keinen Gebrauch mehr macht, obschon dieselben in der Signalordnung vorgeschrieben sind. Zur Vermeidung von Beschwerden, welche sich auf § 15 des Betriebsreglements stützen könnten, lässt man den die Züge abrufenden Beamten ein entsprechendes Signal mit der Handglocke geben.

Bei der bevorstehenden Umarbeitung des genannten Reglements und der Signalordnung wird jedenfalls den veränderten Verhältnissen Rechnung getragen werden.

Die Reisenden sind demnach auf den grossen Bahnhöfen betreffs rechtzeitigen Einsteigens mehr oder weniger auf sich selbst angewiesen. Es wird zwar für jeden der verkehrenden Personenzüge abgerufen; aber wie viele Reisende verstehen wirklich, was der Beamte ausgerufen hat? Organ und Dialekt sind hier von so grossem Einfluss, dass — selbst wenn der Beamte sich bemüht, langsam und deutlich zu sprechen — meist nur eine geringe Anzahl der Reisenden versteht, um welchen Zug und welche Fahrtrichtung es sich handelt. Die hierüber vielfach laut gewordenen Klagen haben zu allerlei Versuchen geführt, dem Uebelstande abzuhelfen, von denen einige hier besprochen werden sollen. Man hat den Beamten mit Plakaten ausgerüstet, welche er bei seinem Ausrufen vorzuzeigen hat, damit das Auge dem Gehör zu Hilfe komme.

Zweckmässig hat sich eine andere Einrichtung erwiesen, bei welcher ausser dem eigentlichen Abrufen durch besondere Tafeln noch angezeigt wird, für welche Zugrichtung abgerufen wurde. Die Bedienung der in folgender Skizze angedeuteten Vorrichtung erfolgt beim Abrufen durch den betreffenden Beamten.



Die mit der Aufschrift der Haupt- oder Endstation des Zuges versehene, aus Holz oder Blech hergestellte Tafel kann entweder zum Einschieben oder unter Anwendung von Kurbeln und Gegengewichten zum Aufziehen und Herablassen eingerichtet werden. Je nach der Oertlichkeit sind eine oder mehrere Vorrichtungen dieser Art anzubringen. Sofern es im Interesse der Reisenden für wünschenswerth erachtet werden sollte, könnten neben der Haupt- oder Endstation des Zuges noch einige andere der von letzterem zu berührenden Stationen aufgeführt werden.

Erscheint das eigentliche Abrufen entbehrlich, so könnte eine Anzeigevorrichtung in den Wartesälen für abgehende Züge in Frage kommen, welche auf der elektrotechnischen Ausstellung in Frankfurt a/M. im vergangenen Jahre gezeigt wurde. Es ist dies ein sogen. Zugabrufer in Form eines geschmackvoll ausgestatteten Schrankes. Derselbe enthält in seinem unteren Theile einen Batteriebehälter und darüber kleine Elektromotoren. In den Feldern, welche bei einem Schranke die Thüren einnehmen, erscheinen in dem geeigneten Augenblick kleine Tafeln mit der deutlichen Aufschrift einiger Stationen, welche für den fälligen Zug in Frage kommen, z. B.: „In den Zug nach Hanau, Bebra, Berlin einsteigen.“ Ueber dem Schrank ist eine elektrische Klingel und allenfalls auch eine Uhr angebracht. Soll der Apparat bedient werden, so drückt der den Dienst verrichtende Beamte auf einen nahe dem Bahnsteig angebrachten Knopf. Durch den nun geschlossenen elektrischen Strom wird einer der kleinen Elektromotoren in Bewegung gesetzt, welcher wiederum vermittelst einer Zahnradübersetzung eine Schnurscheibe bewegt. Hierdurch wird die in Frage kommende Tafel mit den darauf angegebenen Hauptstationen herabgelassen oder wieder aufgezogen. Bei beiden Bewegungen werden die Reisenden durch ein Ertönen der elektrischen Klingel aufmerksam gemacht. Da für jede Zugrichtung eine besondere Tafel vorgesehen ist, so bedarf es demgemäss auch für jede derselben eines besonderen Elektromotors und eines Kontakts.

Ein solcher Apparat wird den betrieblichen Anforderungen zwar in weitgehender Weise entsprechen, auch zu einer geschmackvollen Ausstattung der Warteräume beitragen, aber andererseits ziemlich hohe Beschaffungskosten verursachen. Weitere Bedenken liegen darin, dass derselbe von dem diensthabenden Stationsbeamten unmittelbar oder in dessen Auftrage durch einen anderen Beamten oder einen Arbeiter bedient werden muss und das zu einer Zeit, während welcher der verantwortliche Beamte durch mannigfache dienstliche Verrichtungen ohnehin schon stark in Anspruch genommen wird, da die Bedienung wenige Minuten vor Abfahrt des Zuges eintritt. Diese Bedienung vom Stationsbüreau aus vornehmen zu lassen, wird nur in den Fällen angängig sein, wo sich von diesem Raume aus Zug und Bahnsteig gut übersehen lassen. Der Stationsbeamte würde im Drange der Geschäfte das Abrufen leicht versäumen, woraus begründete Beschwerden seitens der Reisenden entstehen würden. Es würde daher nur erübrigen, den Apparat durch einen besonderen Beamten bedienen zu lassen, was zu einer weiteren Vertheuerung führen würde.

Auch sind Versager nicht ausgeschlossen, die gleiche unangenehme Folgen haben würden. Die ersterwähnte, durch Skizze dargestellte Vorrichtung dürfte dem elektrischen Apparat gegenüber demnach den Vorzug verdienen.

Eine gewisse Aehnlichkeit mit der zuerst erwähnten Einrichtung hat ein der Fabrik von Otto Strohbach in Basel patentirter Apparat. Derselbe besteht aus einem in der Ansicht mit einem Giebel zu vergleichenden Kasten, der in seinem oberen Theil geschlossen, in dem unteren aber auf beiden Seiten offen ist. Dieser Kasten kann freihängend, auf einer Säule ruhend oder an einer Wand montirt geliefert werden. Im oberen geschlossenen Theile bewegt sich hinter der mit Ausschnitten versehenen und hellroth gestrichenen Kastenwand eine weisse Scheibe, auf welcher mit grossen schwarzen Buchstaben der abgehende Zug als Schnell-, Personen- oder Lokalzug und die von demselben geführten Klassen angegeben sind. Es ist für jede Seite eine derartige Scheibe vorgesehen, zwischen beiden sind die Tafeln mit den wichtigeren Stationen der in Frage kommenden Zugrichtungen aufgehängt. Diese werden je nach Bedarf in den unteren offenen Theil des Kastens herabgelassen. Zu ihrer Bewegung dient eine einfache Zugvorrichtung, die zur Erleichterung des Aufziehens und Niederlassens mit Gegengewichten versehen ist, während die Scheiben, welche die Zuggattung angeben, beide mittelst einer Kurbel gedreht werden. Neben dieser Drehvorrichtung ist ein Umschalter angebracht, durch den eine auf der Bekrönung (der Giebelspitze) angebrachte elektrische Glocke zum Ertönen gebracht werden kann. Die Scheiben bleiben bis zur Abfahrt des betreffenden Zuges in ihrer Lage und haben die Reisenden somit die Aufforderung zum Einsteigen lange genug vor Augen.

Aehnliche Apparate werden auch zur Verwendung in den Bahnhofshallen gebaut und können freihängend am Hallendache oder an einer Säule montirt geliefert werden. Der Preis stellt sich bei 2 m Breite und 1,80 m Höhe und Lieferung von 5 viereckigen, beiderseitig bemalten Tafeln einschl. der beiden Scheiben auf etwa 400 ℳ Wird derselbe freihängend angebracht, so tritt ein Zuschlag für länge Drahtseile, Ketten und

Gleitrollen hinzu. Der Preis für jede noch hinzutretende Tafel (ausser 5) beläuft sich mit allem auf etwa 40 ℳ.

Da die Frage eines zweckmässigen Abrufens oder Abmeldens der Züge häufig Gegenstand der Erörterung bildet, so dürfte vorstehende Mittheilung nicht ohne Interesse sein.

K. II.

Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. April 1892.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten, in Nr. 37 S. 397 d. Ztg. von uns angezeigten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1892 hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Deutschen Eisenbahnen am 1. April d. J. eine Ausdehnung von 43 635 km (gegen 43 008 km am 1. Mai des Vorjahres). Von dieser Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31 586 (31 489) km auf Hauptbahnen (davon 13 255 [12 632] km zwei-, 41 [42] km drei- und 39 [23] km viergeleisig) und 12 049 (11 519) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung (davon 1 216 [1 051] km schmalspurig).

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staatsgebiete ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Laufende Nr.	Staatsgebiete	Staatsbahnen	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen: unter Staatsverwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen: unter eigener Verwaltung	davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen
		Kilometer						
1	Elsass-Lothringen	1 431	303	11	11	172	172	1 614
2	Preussen	25 409	6 741	70	52	1 693	1 030	27 172
3	Bayern	4 872	925	—	—	854	274	5 726
4	Sachsen	2 541	838	67	40	—	—	2 608
5	Württemberg	1 648	102	—	—	32	32	1 680
6	Baden	1 394	152	71	43	104	104	1 569
7	Hessen	271	46	—	—	752	69	1 023
8	Mecklenburg-Schwerin	630	264	71	71	273	147	974
9	Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	48	48	48
10	Sachsen-Weimar	76	76	—	—	220	77	296
11	Oldenburg	310	31	41	41	40	8	391
12	Anhalt	—	—	—	—	41	41	41
13	Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
14	Sachsen-Meiningen	76	56	—	—	199	36	275
15	Sachsen-Altenburg	25	25	—	—	8	8	33
16	Sachsen-Coburg und Gotha	—	—	—	—	—	—	—
17	Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
18	Reuss j. Linie	9	9	—	—	—	—	9
19	Hamburg	6	2	—	—	—	—	6
	zusammen	38 698	9 575	331	258	4 606	2 216	43 635

Die Eisenbahnen in Sachsen-Coburg und Gotha sind in die Preussische Staatsbahnverwaltung übergegangen.

Ausser den vorstehenden 43 635 km bestanden noch 1 950 (1 820) km vollspurige und 579 (567) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 5,22 km lange Strecke Weilmünster-Laubuseschbach (Reststrecke der Lokalbahn Weilburg-Laubuseschbach) der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf den Verkehr der von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen normalspurigen Bahnen mit den Vereinsbahnen. Nach einer Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins finden auf die von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen normalspurigen Strecken und zwar:

1. Sonthofen-Oberstdorf,
2. Oberdorf b. B.-Füssen,
3. Fürth-Zirndorf,
4. Murnau-Garmisch-Partenkirchen und
5. München (Südbahnhof)-Wolfratshausen (Isarthalbahn, deren Reststrecke München-Südbahnhof-Thalkirchen am 10. April dieses Jahres zunächst für den Güterverkehr in Betrieb genommen wurde und welche in München-Südbahnhof Anschluss an das Netz der Bayerischen Staatseisenbahnen erhalten hat)

die Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1618 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Herausgabe eines Verzeichnisses der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Achsdrücke der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1728 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1749 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Breiteneinschränkungen der Wagen und Wagenladungen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1756 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen), betreffend Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Schafen aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Frankreich (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1758 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München betriebenen normalspurigen Bahnen mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 1777 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen), betreffend Beigabe eines Erlaubnissscheines für Gegenstände, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, im Verkehre nach und durch Belgien (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1800 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausschluss der an den Vereinseinrichtungen nur theilnehmenden Verwaltungen, welche zur Lieferung der statistischen Nachrichten nicht verpflichtet sind), betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1891 (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Der Neubau des Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt.

Für die Bearbeitung der Entwürfe zu den Gebäuden des neuen Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt ist soeben von der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatsbahnen ein Programm erschienen, welches allen denen zugängig sein wird, welche sich an der demnächst erfolgenden Ausschreibung zur Preisbewerbung um die Entwürfe obengenannten Hauptbahnhofes zu betheiligen beabsichtigen. Diesem Programm entnehmen wir folgendes Interessante: Der neue Personenhauptbahnhof in Dresden-Altstadt soll an der Stelle des jetzigen Böhmischen Bahnhofes errichtet werden, unter Beseitigung sämmtlicher jetzt vorhandenen Anlagen desselben, einschliesslich des jetzigen Empfangs- und Verwaltungsgebäudes. Der künftige Personenhauptbahnhof Dresden-Altstadt wird als Durchgangsstation für die Linie Bodenbach-Leipzig/Berlin, als Kopfstation für die Linie Reichenbach i. V.-Chemnitz-Görlitz und als Endstation für einige andere Linien, wie z. B. Döbeln-Leipzig dienen. Zur Beseitigung der jetzt bestehenden Kreuzungen in Schienenhöhe zwischen städtischen Strassen und der Durchgangslinie Bodenbach-Leipzig/Berlin wird diese Linie um rund 4,4 m gehoben. Bei der Einmündung in den Bahnhof wird sie zudem in 2 Arme gespalten; zwischen diesen Armen befinden sich dann die Kopfstationsgeleise der Reichenbach-Chemnitz-Görlitzer Linie und die Endstationsgeleise der übrigen Linien, welche innerhalb des neuen Bahnhofes in der jetzigen Höhenlage als tiefgelegen verbleiben. Die Geleise der Durchgangslinie fallen von der Prager Strasse ab nach Westen (nach Neustadt zu) im Neigungsverhältnisse 1 : 400, es liegen demgemäss an dem für die Gebäudegestaltung in Betracht kommenden Theile des künftigen Bahnhofes diese Geleise durchschnittlich 4 m höher als die Geleise der Kopf

und Endlinien. Die Prager Strasse bildet schon jetzt eine Hauptader für den städtischen Verkehr, und es steht zu erwarten, dass ihre Bedeutung nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes noch zunehmen wird. Sie soll daher in einer Breite von 23 m unter den hochliegenden Geleisen hinweggeführt werden; an der Bahnkreuzung wird sie sich künftig etwa 5,4 m unter dem Schienenkopfe der Durchgangsgeleise befinden. Neben der Prager Strasse soll auf jeder Seite ausserhalb der breiten Ausdehnung von 23 m noch ein besonderer Durchgang unter den Hochgeleisen von 8—10 m Breite offengehalten werden. Diese Durchgänge sollen dem Zu- und Abgange von Reisenden und von Droschken, sowie dem Verkehre von Bahnbeamten zwischen den beiden hochliegenden Bahnhofstheilen dienen. Von dem östlich gelegenen Durchgange aus sollen Treppen nach den auf derselben Seite der Prager Strasse befindlichen hochgelegenen Personenbahnsteigen für Sonder- und Vorortzüge hergestellt werden. Der zwischen der Prager Strasse und dem Ende der Kopfgeleise vorhandene Platz von etwa 100 m Länge und 59 m Breite ist für die Errichtung eines Empfangsgebäudes bestimmt, welches von der Prager Strasse, sowie unter den hochliegenden Durchgangsgeleisen hinweg, von den Vorplätzen an der Wiener und an der Strehlener Strasse aus Eingänge erhalten soll. An den Enden der Kopfgeleise soll ein Querbahnsteig von 15—18 m Breite hergestellt werden, in dessen Längsrichtung Ausgänge für die Reisenden nach der Wiener und Strehlener Strasse, also ebenfalls unter den Hochgeleisen hinweg geplant sind. Hierdurch wird in den Räumen des Empfangsgebäudes ein Gegeneinanderströmen von ankommenden und abfahrenden Reisenden nach Möglichkeit vermieden. Von den Personenbahnsteigen der Hochgeleise sollen sowohl nach den Eingängen, als nach den Ausgängen Treppen angeordnet werden, welche bei einer Breite von 2,7 bis 3 m die Bahnsteige auf kurze Strecken durchbrechen. Auf der Seite der Wiener Strasse sollen an den Aus- und Eingängen Vorhallen mit bedeckten Unterfahrten angelegt werden, die den Aus- und Eintritt der Reisenden vermitteln. Entlang an der den Kopfgeleisen zugewandten Seite des Empfangsgebäudes soll in der Nähe der Durchgangsgeleise ein Verbindungsgang zwischen den beiden hochliegenden Bahnhofstheilen angeordnet werden, welcher den unmittelbaren Verkehr der Reisenden und der Betriebsbeamten von einer Seite nach der anderen innerhalb der Bahnsteighalle ohne Benutzung von Treppen ermöglicht. Das Empfangsgebäude mit Einschluss der neben demselben liegenden Räume unter den Hochgeleisen soll enthalten: eine Eintrittshalle, welche von der Prager Strasse aus für die zu Fuss ankommenden Reisenden unmittelbar zugängig ist, 15 bis 20 Fahrkartenschalter, Gepäckannahmen und Gepäckausgaben; die Gepäckräume sollen mittelst Aufzügen und Tunnels mit allen Gepäcksteigen so verbunden werden, dass Gepäckkarren die Personensteige, den Querbahnsteig oder die Eintrittshalle niemals befahren; weiter: Räume für Aufbewahrung von Handgepäck, einen Wartesaal I. und II. Klasse von etwa 500 qm Grundfläche, einen ebenso grossen Wartesaal III. und IV. Klasse, einen Speisesaal von mindestens 150 qm Grundfläche, ein Damenzimmer mit Toilette, Wasch- und Baderäume, einen Frisirsalon und ein weiteres verfügbares Zimmer. Die Wartesäle werden sich in der Höhe der Kopfgeleise befinden, ausserdem soll aber auch Gelegenheit geboten werden, auf den hochliegenden Theilen Erfrischungen usw. erhalten zu können. An das Empfangsgebäude wird sich die Bahnsteighalle (in Eisenkonstruktion) anschliessen, welche sämmtliche Personen- und Gepäcksteige überdeckt. In der Nähe des westlichen Endes der Bahnsteighalle sollen in einem besonderen, an dem Vorplatze neben der Wiener Strasse gelegenen Pavillon die Räume für höchste Herrschaften, bestehend aus einem Salon, einem Vorzimmer und zwei Nebenzimmern mit Toilette vorgesehen werden. Entlang der Strehlener Strasse und der Wiener Strasse (vom Bahnhofe angefangen bis in die Nähe der Werderstrasse) sollen unter den Hochgeleisen Räume für Cafés, Läden usw. angelegt und der Bahnkörper auf diese Weise nutzbar gemacht werden. — Aus den Bedingungen für die Preisbewerbung um die Entwürfe des Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt dürfte Nachstehendes von allgemeinem Interesse sein: Die Entwürfe sind mit einem Kennwort oder Kennzeichen, aber nicht mit dem Namen des Verfassers, versehen, bis zum 1. September d. J. Mittags 12 Uhr versiegelt an die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden abzugeben; getrennt von den Entwürfen ist ein versiegelter Briefumschlag einzureichen, welcher, mit demselben Kennworte oder Kennzeichen versehen, den Namen und die Adresse des Verfassers zu enthalten hat. Die Baukosten dürfen den Betrag von 5 500 000 ℳ nicht übersteigen. Für diese Summe sind herzustellen der Unterbau der hochliegenden Geleise uud Bahnsteige, die Ueberbrückung der Prager Strasse sammt Seitenöffnungen, die Hochbauten, die Treppenanlagen, die Bahnsteighallen, die Personen- und Gepäcktunnel, die innere Ausstattung und die Beheizung sämmtlicher Räume, nicht inbegriffen in dieser Summe sind: die Kosten der Erdauffüllungen, der Geleisanlagen und Signale, der Bahnsteig-, Strassen- und Vorplatzbefestigungen, sowie der Beleuchtungseinrichtungen. Durch einen Kostenüberschlag ist der Nachweis zu führen, dass mit der vorgesehenen Bausumme jedenfalls auszukommen ist. Für den besten, den Bestimmungen des Programms und den Bedingungen am meisten entsprechenden Entwurf, welcher für die angegebene Kostensumme ausführbar erscheint, wird ein I. Preis von 10 000 ℳ ausgesetzt, für die nächstbesten Entwürfe sind bestimmt ein II. Preis von 5 000 ℳ und fünf III. Preise von je 1 000 ℳ. Die preisgekrönten Entwürfe gehen in das Eigenthum der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung über. Sollte einer der eingereichten Entwürfe der Ausführung zu Grunde gelegt werden, so wird dem Verfasser desselben eine Mitwirkung bei der Durchbildung des Entwurfes unter näher zu vereinbarenden Bedingungen in Aussicht gestellt. Das Preisgericht besteht aus den Herren: Geheimer Oberbaurath, Oberlandbaumeister Kanzler in Dresden, Geheimer Regierungsrath Professor Hase in Hannover, Generaldirektor der Sächsischen Staatsbahnen Hoffmann in Dresden, Baurath O. Klette in Dresden, Geheimer Finanzrath im Königlich Sächsischen Finanzministerium Köpcke in Dresden, Finanzrath Peters, technischer Referent der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen für den Bahnhofsumbau in Dresden, Geheimer Finanzrath im Königlich Sächsischen Finanzministerium Dr. Ritterstädt in Dresden, Oberbaudirektor v. Siebert in München und Oberbaudirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Spieker in Berlin. Die Staatsbahnverwaltung behält sich das Recht vor, die eingegangenen Entwürfe seiner Zeit öffentlich auszustellen.

Aus dem Deutschen Reich.

Kleinbahnen.

Die Kommission des Abgeordnetenhauses zur Berathung des Gesetzentwurfs über die Bahnen unterster Ordnung trat am 18. d. Mts. zur zweiten Lesung zusammen. Derselben lag die von der Subkommission umgearbeitete Fassung erster Lesung vor. Die Vorlage ist jetzt als Gesetzentwurf über Lokalbahnen und Privatanschlussbahnen bezeichnet. § 1 lautet nach den Vorschlägen der Subkommission: „Lokalbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen. Insbesondere sind Lokalbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Betheiligten das Staatsministerium.“ Hinter § 1 soll folgender neuer § 1 a eingeschaltet werden: „Die Befugniss zur Herstellung und zum Betriebe einer Lokalbahn wird durch die Genehmigung der zuständigen Behörde ertheilt. Wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes bedürfen der gleichen Genehmigung. Diese ist nicht zu ertheilen, wenn die Aenderung die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingt.“ Die neue Ueberschrift wurde mit 9 gegen 6 Stimmen angenommen. Die §§ 1 und 1 a wurden nach den Vorschlägen der Subkommission genehmigt; ebenso § 2. § 3 lautet: „Die Genehmigung wird auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung ertheilt. Diese Prüfung beschränkt sich auf 1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, 2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes, 3. die technische Befähigung und die Zuverlässigkeit der in den äusseren Betriebsdienst einzustellenden Bediensteten, 4. die Wahrung des Interesses des öffentlichen Verkehrs.“ Abg. Broemel (freis.) fragte an, ob die polizeiliche Genehmigung wohl auch von der Anordnung besonderer Züge für Beförderung von Arbeitern und Schulkindern abhängig gemacht werden könne. Der Regierungskommissar meinte, dass eine solche Bedingung wohl gestellt werden könne, wenngleich eine Einwirkung auf die Beförderungspreise nicht möglich sei. § 3 wurde in obiger Fassung angenommen. § 4 ist unverändert geblieben. § 5 lautet nach den Vorschlägen der Subkommission: „Soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, hat der Unternehmer die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechts zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen. Der Unternehmer ist Mangels anderweitiger Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegetheiles verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen. Die Unterhaltungspflichtigen können für die Benutzung des Weges ein angemessenes Entgelt beanspruchen, ingleichen sich den Erwerb der Bahn im

ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten." Die Kommission stimmte dieser Fassung zu. § 6 hat nachstehende Fassung erhalten: „Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann ergänzt werden: soweit eine Provinz oder ein den Provinzen gleichstehender Kommunalverband betheiligt ist, durch Beschluss des Provinzialraths, wogegen die Beschwerde an den Minister der öffentlichen Arbeiten zulässig ist; soweit eine Stadtgemeinde oder ein Kreis betheiligt ist, oder es sich um einen mehrere Kreise berührenden Weg handelt, durch Beschluss des Bezirksausschusses, im übrigen durch Beschluss des Kreisausschusses. Durch den Ergänzungsbeschluss wird unter Ausschluss des Rechtsweges zugleich über die nach § 5 an den Unternehmer gestellten Ansprüche entschieden. Bei dem Antrage auf Ergänzung der Zustimmung ist der Nachweis der nach § 5 Abs. 5 erforderlichen Sicherheitsbestellung beizubringen." Diese Fassung fand die Zustimmung der Kommission. Weiter wurden die Paragraphen 7—21, zumeist nach den Beschlüssen der Subkommission, angenommen. Der Regierungskommissar erklärte, um einen Irrthum zu beseitigen, dass nicht der ganze Fahrplan bis ins kleinste, sondern lediglich im allgemeinen von der Behörde genehmigt werden solle. — Die zweite Berathung im Plenum ist für den 27. d. Mts. in Aussicht genommen. — Von nationalliberaler Seite ist folgende Resolution beantragt: „Die Staatsregierung zu ersuchen, auf eine Erläuterung des Begriffes Eisenbahnunternehmungen im § 6 der Reichsgewerbeordnung im Wege der Reichsgesetzgebung behufs Klarstellung darüber hinzuwirken, ob von der Anwendbarkeit der Reichsgewerbeordnung alle Transportunternehmungen, deren Gefährte auf metallener Grundlage befördert werden, namentlich auch die Pferdebahnen ausgeschlossen sind."

Sonntagsruhe.

In Bromberg ist am 19. d. Mts. eine Konferenz von Eisenbahn-Betriebsleitern und Kommissaren der Regierung eröffnet worden, um über die Sonntagsruhe im Güterverkehr zu berathen. Es liegt ein Antrag vor, die Sonntagsruhe von Sonnabend Mitternacht bis Montag früh 6 Uhr festzusetzen, die Güterzüge sollen in der Station bleiben, wo sie um Mitternacht ankommen, das Zugpersonal soll thunlichst mit den Personenzügen heimgesandt werden, um Montag zurückzukehren.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: Betriebseröffnung der Nebenbahn Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen.

Die neu erbaute Bahnstrecke von Oberhammer nach Vallerysthal-Dreibrunnen wird am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe hat normale Spurweite und wird als Bahn untergeordneter Bedeutung dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehre dienen.

Die neue Bahn, welche theils auf der Strasse, theils auf eigenem Bahnkörper geführt ist, ist eine Seitenlinie der Bahnstrecke Saarburg-Alberschweiler, zweigt von letzterer im Bahnhof Oberhammer ab und endet in Vallerysthal-Dreibrunnen.

Die Namen, Befugnisse und Entfernungen der Stationen sind ab Oberhammer:

Namen der Stationen	Entfernung km	Befugnisse
1. Oberhammer . .	—	(bestehender Bahnhof).
2. Hessen, Haltestelle	1,783	für den Personen- und vollen Güterverkehr.
3. Harzweiler, Haltepunkt . .	6,381	für den Personen- und Gepäckverkehr.
4. Vallerysthal-Dreibrunnen, Bahnhof	9,417	für den Personen- und vollen Güterverkehr.

Die stärkste Neigung der Bahn beträgt 1 : 66, der kleinste Krümmungshalbmesser 180 m.

Die neue Bahn ist der Betriebsdirektion Strassburg I unterstellt.

Bezeichnung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juni d. J. werden die bisher nur für den Personenverkehr eingerichteten Stationen Wrexen (Strecke Schwerte-Cassel) und Hiddinghausen (Strecke Barmen-Wichlinghausen-Schee-Silschede) auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Der Station Nienhagen an der Strecke Oschersleben-Halberstadt ist die Bezeichnung „Nienhagen bei Halberstadt" beigelegt worden.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Das finanzielle Ergebniss dieser Bahn, welche bis 30. Juni 1890 für Rechnung der Bauunternehmung und von da ab erst für Rechnung der Aktiengesellschaft betrieben wurde, hat sich im Jahre 1891 weniger günstig gestaltet, als bei Beginn des Jahres angenommen wurde. Einen wesentlichen Einfluss in dieser Richtung hat der schlechte Ausfall der Ernte, insbesondere der Rübenernte mit der dadurch bedingten verringerten Zuckerproduktion ausgeübt. Wenn trotz dieser ungünstigen Umstände und trotz der Steigerung der Löhne und Materialpreise die Vertheilung einer Dividende möglich ist, so dürfte hierin der Beweis zu erblicken sein, dass der Verkehr im allgemeinen in einer zufriedenstellenden Zunahme begriffen ist. Nach dem Abschluss ergab die Einnahme aus dem Personenverkehr 146 652 ℳ, aus dem Güterverkehr 417 812 ℳ und aus sonstigen Quellen 70 709 ℳ.

Die Betriebsausgaben erforderten 368 511 ℳ. Nach Abzug der Rücklagen in die Erneuerungsfonds und in den Bilanz-Reservefonds, sowie der für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe I erforderlichen Beträge ergibt sich ein Reingewinn von 89 615 ℳ gegen 38 039 ℳ für das zweite Halbjahr 1890.

Der Verwaltungsrath bringt für das Jahr 1891 die Vertheilung einer Dividende von 2 1/5 % in Vorschlag.

Broelthaler Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde beschlossen, von dem 32 442 ℳ betragenden Reingewinn eine Dividende von 5 % zur Vertheilung zu bringen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrug im Jahre 1891 die Anzahl der beförderten Personen 1 418 611 (gegen 1 323 879 im Vorjahre) und das Gewicht der beförderten Güter 901 059 (876 363) t. Die Betriebsergebnisse im Personenverkehr sind durchaus befriedigend gewesen, da dieser trotz der wenig günstigen Witterungsverhältnisse des Sommers wieder eine beträchtliche Steigerung aufweist. Gegen das Vorjahr sind 94 732 Personen mehr befördert worden. Die Steigerung der Personenzahl seit dem Jahre 1887 beträgt 27,7 % und seit 1883 (dem ersten Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Travemünder Bahn) 49,6 %. Auch im Güterverkehr ist eine weitere Steigerung der Beförderungsmenge in Höhe von 25 696 t eingetreten. Die Betriebseinnahmen sind auf 5 003 027 (4 961 622) ℳ, die Betriebsausgaben auf 2 834 666 (2 703 127) ℳ gestiegen; die Mehreinnahme gegen 1890 beträgt 41 405 ℳ, die Mehrausgabe 131 539 ℳ. (In diesen Zahlen sind die dem Erneuerungs- und Reservefonds, sowie dem Haftpflicht-Versicherungsfonds zufallenden Einnahmen und Ausgaben nicht mit enthalten.) Die erhebliche Steigerung der Ausgaben ist vorzugsweise hervorgerufen durch die schon im Vorjahre begonnene und 1891 in der Hauptsache zum Abschluss gebrachte Neuregelung der Beamtenbesoldungen, ferner durch die Kosten der Alters- und Invaliditätsversicherung, durch die in den ersten Monaten des Jahres entstandenen hohen Ausgaben für Beseitigung des Schnees, und durch die in aussergewöhnlich grossem Umfange ausgeführten Unterhaltungsarbeiten an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Durch die letzteren Arbeiten ist zu Lasten des Betriebes eine Mehrausgabe von 51 630 ℳ gegen das Vorjahr entstanden, die ihren Grund zum Theil in der Steigerung der Generalkosten hatte, welche infolge der ausgedehnten und von dem Bahnhofe räumlich getrennten neuen Werkstattanlage und der Vermehrung der Betriebsmittel eintrat, hauptsächlich aber dadurch veranlasst ist, dass die erhöhten Anforderungen an die Schnelligkeit der Zugbeförderung eine sorgfältigere Unterhaltung der Betriebsmittel nothwendig machten, und dass in den letzten Jahren vor Eröffnung der neuen Werkstatt wegen der ungenügenden Räumlichkeiten und Einrichtungen der alten Werkstatt umfangreiche Unterhaltungsarbeiten ausgesetzt bleiben und nunmehr mit erheblichen Aufwendungen nachgeholt werden mussten. Die Gesammteinnahme betrug 5 044 641 (4 998 480) ℳ; hiervon aus dem Personeverkehr 1 607 031 (1 536 350) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 980 356 (3 003 285) ℳ und aus sonstigen Quellen (457 254 (458 845) ℳ. Die Betriebsausgaben erforderten insgesammt 3 177 207 (3 125 000) ℳ und betrugen 62,98 (62,52) % der Roheinnahme bezw. nach Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben aus dem Fonds 56,66 (54,48) %. Von dem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 2 168 360 (2 258 494) ℳ waren zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe erforderlich 554 530 (554 460) ℳ. Von dem noch verfügbaren Ueberschuss von 1 613 829 (1 704 035) ℳ sind nach Beschluss des Gesellschaftsausschusses 1 246 995 (1 385 550) ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 6,75 (7,5) % für die 30 790 alten Aktien 1 246 995 ℳ, zur Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds 280 680

(196 088) ℳ zu verwenden, während zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer für Preussen 62 720 (88 170) ℳ, für Lübeck 23 433 (34 226) ℳ erforderlich sind. Der Erneuerungs- und Reservefonds schliesst Ende 1891 mit einem Bestande von 2 576 630 ℳ, das sind 81 449 ℳ mehr als Ende 1890, ab und beträgt 8,14 % der Bahnanlagekosten (12,39 % des Aktienkapitals).

Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahngesellschaft.

Die handelsgerichtliche Eintragung der Gesellschaft ist am 4. d. Mts. bewirkt worden. Die Gesellschaft ist eine Aktiengesellschaft und hat ihren Sitz in Woldegk. Das Grundkapital beträgt 2 100 000 ℳ und zerfällt in 1 100 000 ℳ Prioritätsstammaktien, in 432 000 ℳ Stammaktien A und 568 000 ℳ Stammaktien B (Landesbeihilfe). Aus dem Gewinn des Unternehmens erhalten nach Abzug der Verwaltungskosten usw. zunächst die Prioritätsstammaktien eine Dividende von 4,5 %, sodann die Stammaktien A eine solche von 3 % und endlich die Stammaktien B ebenfalls eine Dividende von 3 %. Der alsdann etwa noch verbleibende Rest wird als Superdividende gleichmässig auf das ganze Aktienkapital vertheilt.

Projekt Hansdorf-Wiesau-Priebus.

Dem unter dem Vorsitz des Gutsvorstehers E. Fuess zu Ober-Ullersdorf bei Sorau N.-L. gebildeten Komitee, welchem die Genehmigung zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Hansdorf über Ober-Ullersdorf nach Wiesau ertheilt wurde, ist gestattet worden, die Vorarbeiten auf eine Fortsetzung der Bahn von Wiesau nach Priebus zu erstrecken.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Geheime Baurath Victor Ehlers ist zum vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Koch in Berlin ist aus dem bautechnischen Büreau in Abtheilung III der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unter Beilegung der Befugnisse eines Direktionsmitgliedes versetzt worden.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Sächsische Regierungsbaumeister Fedor von Bose ist zum Kaiserlichen Eisenbahnbaumeister bei der Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Berichtigung.

In Nr. 40 S. 421 ist zu Anm. 18 nachzutragen: Neue Verkehrs-Ordnung § 9.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. (Druckfehler - Berichtigung.) In dem mit 1. Mai d. J. zur Einführung gelangten Nachtrag XII zum Tarif Ungarn-Dresden-Elbkai vom 1./9. 1885 hat auf Seite 4 der Frachtsatz für Eger Kgl. Ungar. Staatsb. in der Klasse C 1 statt 5,22 ℳ richtig 6,22 ℳ zu heissen.

Wien, den 14. Mai 1892. (941)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juni d. J. wird die neu erbaute Strecke Morsbach-Kohlscheid dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von Morsbach nach Kohlscheid und umgekehrt statt; der Haltepunkt Rumpen wird jedoch nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der Fahrplan ist folgender:

Morsbach			
Abf.	7.36 Vm.	11.54 Vm.	7.36 Nm.
Rumpen			
Abf.	7.49 „	12.07 Nm.	7.49 „
Kohlscheid			
Ank.	7-55 „	12.13 „	7.55 „
Kohlscheid			
Abf.	8.20 Vm.	1.35 Nm.	8.20 Nm.
Rumpen			
Abf.	8.27 „	1.42 „	8.27 „
Morsbach			
Ank.	8.39 „	1,54 „	8.39 „

Gleichzeitig wird der Fahrplan auf der Strecke Würselen - Morsbach wie folgt geändert:

Würselen Abf.	7.23	11.45 Vm.	7.27 Nm.
Morsbach Ank.	7.31	11.53 „	7.35 „
Morsbach Abf.	8.44 Vm.	1.59	8.40 Nm.
Würselen Ank.	8.52 „	2.07	8.48 „

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 22. Mai 1892. (942)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Nienhagen. Der an der Strecke Oschersleben - Halberstadt gelegenen Station Nienhagen ist die Bezeichnung „Nienhagen bei Halberstadt“ beigelegt worden.

Magdeburg, den 19. Mai 1892. (943)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. Juni d. J. erscheint ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, durch welchen der bezügliche Tarif vom 1. Juli 1888 aufgehoben wird. Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 19. Mai 1892. (944)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Eisenbahn kommt an Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1889 ein neuer Tarif am 1. Juli 1892 zur Einführung. Derselbe enthält theilweise erhöhte Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 17. Mai 1892. (945)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.). Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag XIX zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Besonderen Bestimmungen, Aenderungen von Stationsnamen, sowie Tarifentfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Laubuseschbach und Rohnstadt des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für die Stationen der Neubaustrecke Dillenburg-Strassebersbach, Niederdresselndorf und Norddeich des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Ferner enthält der Nachtrag anderweite, seit 1. Mai d. J. bereits eingeführte erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Kerkerbachbahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und sonstige Aenderungen.

Der Tarifnachtrag ist durch die Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 19. Mai 1892. (946)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 21. d. Mts. treten für die Beförderung von Schwefelkies in Ladungen von mindestens 10 000 kg ermässigte Frachtsätze von Grevenbrück nach den Stationen Aichberg-Steyrermühl, Leoben und Linz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Bruck a/M. und Graz der K. K. priv. Südbahn in Kraft.

Dieselben sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 19. Mai 1892. (947)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifes II. Im Staatsbahnverkehre Berlin-Altona, Hannover, Oldenburg, Elberfeld, Köln (rechts- und linksrheinisch), sowie im Hanseatisch - Ostdeutschen (Tarifhefte Nr. 2 und 3) und Berlin-Hanseatischen Verbande hat die Position „Schnittholz“ im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifes II mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifes in sich schliessende Fassung erhalten: „Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet, a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten; b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Berlin, den 19. Mai 1892. (G948)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1892 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie einige sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält und auf Bestellung unentgeltlich bezogen werden kann.

München, den 20. Mai 1892. (949)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Donauländе trans. und Regensburg-Donauländе trans. Am 15. Juni d. J. tritt ein neuer Gütertarif, Theil II, für den Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 15. März 1887 nebst Nachträgen I bis VIII, sowie die im Verordnungswege eingeführten beiden Ausnahme-Frachtsätze für Eichenstammholz ab Passau nach Köln-Deutz und Köln-Deutz B. M. aufgehoben werden.

Der neue Tarif bietet durchweg Frachtermässigungen und hat insofern eine Erweiterung erfahren, als für den Verkehr nach und von den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter) für gewisse in einem besonderen Verzeichniss aufgeführte Frachtstückgüter Frachtsätze der Stückgutklasse II zur Einführung gelangen.

In einem Anhang I ist ferner ein Auszug aus den allgemeinen Tarifbestimmungen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nebst Schiffsfrachten zwischen Passau und Regensburg einerseits und Schiffsstationen andererseits enthalten, während durch den Anhang II nachrichtlich — d. h. ohne Verantwortlichkeit der am Tarif betheiligten Verwaltungen — Frachtsätze für den Verkehr zwischen Belgrad einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der Serbischen, Bulgarischen und Orientalischen Eisenbahnen andererseits bekannt gegeben werden.

Soweit in dem neuen Tarif Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die Sätze des alten Tarifs noch bis zum 1. August 1892 in Kraft.

Der Tarif wird zum Preise von 1,15 ℳ für das Stück von den betheiligten Güterabfertigungsstellen abgegeben.

Erfurt, den 19. Mai 1892. (950)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. April 1891 (Theil II, Heft Nr. 2 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1892 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält und auf Bestellung unentgeltlich abgegeben wird.

München, den 20. Mai 1892. (951)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband, Bayerisch-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Der im August 1891 eingeführte Frachtsatz von 1,66 ℳ für 100 kg für Holzwaaren des Spezialtarifs II von Sierenz im Elsass nach Simbach transit tritt am 31. Juli d. J. ausser Geltung.

München, den 17. Mai 1892. (952)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen Bodenbach und Tetschen einerseits und Alt- und Neugersdorf, Grossschönau, Löbau und Zittau andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 21. Mai 1892. (953)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

(Fortsetzung vom Güterverkehr S. II.)

5. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen Bilanz per 31. Dezember 1891.

Aktiva.

		ℳ	ℳ
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	92 970 081,98
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn *	—	28 149 099,89
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	—	46 759 966 02
IV	Lokalbahnen der Ludwigsbahn im Bau	—	1 696 111,05
V	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	48 558,60	
	Wechselkonto	71 202,19	
	Guthaben bei Banquiers	6 755 265,25	
	„ für Frachten	796 271,70	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	661 873,63	
	„ für Bauvorschüsse etc.	130 787 85	8 463 959,22
VI	Materialvorräthe	—	1 185 048,55
VII	Diverse Ausstände	—	14 379.36
VIII	Passivreste des Betriebes	—	18 324 376,16
			197 563 022 23

* In dem Baukonto der Maximiliansbahn ist der volle Anschaffungswerth des Fahrmaterials eingesetzt und wird das abgängige, zur Zeit noch nicht ersetzte, Material satzungsgemäss im Laufe der Fusionsperiode ergänzt.

Passiva.

		ℳ	ℳ	ℳ
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 992 342,86
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	68 377 382 29
	Amortisation bis inkl. 1890	8 694 175,28		
	Amortisation pro 1891	736 743 20		
		9 430 918 48	—	9 430 918,48
				97 800 643,63
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	15 939 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1890 ℳ 1 317 914.48			
	Amortisation pro 1891 „ 160 700 —	1 478 614,48	1 478 614.48	29 032 400,19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	25 475 900,—	
	Amortisation bis inkl. 1890 ℳ 2 293 314.32			
	Amortisation pro 1891 „ 262 700.—	2 556 014 32	2 556 014 32	46 700 485.75
	Demnach Amortisation pro 1891:			
	Ludwigsbahn ℳ 736 743.20			
	Maximiliansbahn „ 160 700. -			
	Nordbahnen „ 262 700,—			
	Summa ℳ 1 160 143 20			
	Total	13 465 547,28		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds.	—	—	599 635 74
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	1 607 977.59	
	rückständige konvertirte Prioritätsobligationen etc.	—	5 453,81	1 613 431,40
VI	Rückständige Dividende:			
	der Ludwigsbahn	—	18 176,70	
	„ Maximiliansbahn	—	6 405,17	
	„ Nordbahnen	—	31 465 53	56 047,40
VII	Baarkautionen	—	—	79 325,—
VIII	Krankenkassen	—	—	27 110.05
IX	Reservefond	—	—	664 116,90
X	Reserve zur Verfügung der Verwaltung	—	—	51 500,—
XI	Staaszinszuschüsse	—	18 324 376,16	
	Nach Abschluss der Superrevision an den Staat zu zahlende Rückerstattung pro 1890	—	585 040,54	18 909 416,70
XII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1891	—	—	2 028 909 47
				197 563 022 23

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1891.

Soll.

	ℳ	ℳ
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	1 099 690 94	
Bahnverwaltung	3 112 819,81	
Transportverwaltung	8 580 860 35	12 793 371,10
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 252 318,12
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	1 160 143,20
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 064 810,46
„ Aktivrest des Betriebs pro 1891	—	2 028 909,47
		22 299 552,35

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	4 897 429,97	
Gütertransporte	11 611 186,35	
Kohlentransporte	3 720 652,40	
Sonstige Einnahmen	2 070 283,63	22 299 552,35

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 21. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1891 wie folgt zu verwenden:

1.	für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn	M. 1 115 532,98
2.	auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c. der Fusionsgrundlagen die Hälfte von M. 913 376,49	„ 456 688,25
3.	Zur Verfügung der Verwaltung in Reserve zu stellen	„ 50 000,—
4.	Zur Vertheilung einer Superdividende von $^4/_5$ % = 6,86 M. pro Aktie	„ 402 325,28
5.	Ausserordentliche Zuweisung an die Pensionskasse des Personals	„ 4 362,96
	Summa	M. 2 028 909,47

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw $4^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1891 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie $5^4/_5$ % = 49,72 M.,
" " " Maximiliansbahn " " $1^4/_5$ " = 15,43 "
und " " " Nordbahnen " " $^4/_5$ " = 6,86 "

gegen Einlieferung der Dividendenkoupons pro 1891.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein bezogen werden:

in Frankfurt a M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
" " " Ph. Nic. Schmidt,
" Mannheim " W. H. Ladenburg & Söhne,
" " " der Rheinischen Kreditbank,
" München " der Bayerischen Vereinsbank,
" Nürnberg " der Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
" Berlin " der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
" " " S. Bleichröder,
" Neustadt a/H. " Louis Dacqué.

Ludwigshafen a/Rh., 21. Mai 1892. (954)

Die Direktion. v. Lavale.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Galizisch - Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Heft 4. Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Jaslany der Lokalbahn Dembica - Rozwadów in den Ausnahmetarif für Holz des Galizisch-Norddeutschen Verbandes einbezogen.

Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 21. Mai 1892. (955)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer-Main-Neckarbahn-Hessischer Verkehr. Die durch Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I eingeführte anderweite Fassung der Nr. 3 der Position Holz des Spezialtarifs II „Schnittholz etc." wird auch in den Ausnahmetarif für Holz der Tarife für die bezeichneten Verkehre aufgenommen.

Köln, den 21. Mai 1892. (956)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass - Lothringen.) Am 1. Juni d. J. tritt zu Heft 14 des Theils II a des Deutsch - Französischen Gütertarifs vom 1. November 1891 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Schnittfrachtsätze für einige in den direkten Tarif einbezogene diesseitige Stationen und Schnittfrachtsätze für Steinsendungen von Frankreich. Der Nachtrag kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 17. Mai 1892. (957)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Verbandsgüterverkehr. Im Verkehr mit den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn findet fortab die Frachtberechnung für die in der Güterklassifikation des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter benannten Artikel auf Grund der in der allgemeinen Kilometertariftabelle enthaltenen Frachtsätze statt.

Die bisherigen, im Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter des Hanseatisch-Ostdeutschen Verbandsgütertarifs, Hefte 2 und 3 und des Berlin-Hanseatischen Gütertarifs für den Verkehr mit Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn bestehenden besonderen Frachtsätze werden aufgehoben.

Berlin, im Mai 1892. (G958)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum 1. k. Mts. kommen im **Westdeutschen Seehafen - Ausnahmetarife** direkte Frachtsätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit Cannstatt zur Einführung. Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 20. Mai 1892. (959)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr Für Getreide, Malz und Hülsenfrüchte treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Mährisch-Neustadt	1,44 M.
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Mährisch-Neustadt	1,39 M.
Nach Dresden-Elbkai	
von Mährisch-Neustadt	1,80 M.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Mai 1892. (960)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Russischer Grenz-Verkehr. Einführung eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Juli n. St. 1892 gelangt ein Tarif für die Beförderung von Gütersendungen im Verkehre zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Oesterreichisch-Russischen Grenzstationen andererseits unter dem Titel „Oesterreichisch-Russischer Grenz-Verkehr" zur Einführung.

Hierdurch werden mit dem gleichen Termine folgende Tarife ausser Kraft gesetzt:

1. Tarif für den Oesterreichisch - Südwestrussischen Grenz-Verkehr vom 1. Mai n. St. 1886 sammt Nachträgen I—VIII;
2. Ausnahmetarif für Eisen, Eisenwaaren etc. von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (westliche Linien) nach Südwestrussland vom 20. März n. St. 1887;
3. die Schnittsätze in Guldenwährung des seit 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 gültigen Tarifes, Theil II für den Oesterreichisch-Ungarisch - Russischen Eisenbahnverband sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—XXIX, so dass dieser Tarif nunmehr gänzlich ausser Kraft gesetzt wird.

(Die im Theil I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverband vom 20. Dezember a. St. 1882/1. Januar n. St. 1883 und in den Nachträgen I—IV enthaltenen Tarifvorschriften, sowie die Güterklassifikation werden hierdurch gegenstandslos.)

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen um den Preis von 1 fl. 50 kr. Oe. W. käuflich zu beziehen.

Wien, am 16. Mai 1892. (961)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 25. Mai d. J. wird zwischen Franzensbad und St. Petersburg über Oelsnitz-Plauen - Gössnitz - Leipzig - Bitterfeld-Berlin - Königsberg - Wilna und zwischen Franzensbad und Moskau über Oelsnitz-Plauen - Gössnitz - Leipzig - Bitterfeld-Berlin - Bromberg / Frankfurt a/O. - Posen-Thorn-Alexandrowo-Warschau-Brest die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Das Nähere hierüber ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 20. Mai 1892. (962)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch - Russischen Eisenbahnverbandes.

Für den Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischen Rundreiseverkehr tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 19. Mai 1892. (963)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. VI.)

Nr. 10. Jahrgang 1892. Berlin, am 25. Mai 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	Æ S	20/21	2	—	hohlrunde Gussstücke	32	1	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A P	77014	1	Fass	? —	359	2	Kohlfurt	K. E.-D. Berlin	im Wagen 9650 Berlin gefunden.
3	B H	526	1	Kiste	Stearinlichte —	15	3	Frankfurt a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	C P	—	2	—	Pflugschaare —	8	4	Eisenach	Werrabahn	beschr. Remscheid-Oberhausen.
5	C S	235	1	Pack	hölz. Konsolen —	6	5	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
6	E H	621	1	„	angerosteten Draht	25	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	E H	730	1	„	Draht —	34	7	„	„	
	E S	75	1	—	Schraubstock —	20				
8	F	3498	1	Fass	rothe Farberde —	54	8	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bez. Radnic / Berlin
9	G B	—	1	Bund	5 leere Körbe —	19	9	Probstzella	„	
10	G H C	26. 27. 29.	3	Kisten	leer —	18	10	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl. Glückstadt-Hamburg.
11	G H	7371	1	Pack	8 Schaufeln —	9	11	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
12	H	5	1	Kiste	leer —	26	12	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
13	H C	815	1	—	leeres Petroleumfass	37	13	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 25371 Köln r. gef.
14	H F	5292	1	Kiste	leer —	54	14	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	bekl. Leipzig-Hamburg.
15	H M	9378	1	„	Kronenquell —	79	15	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 13937 Bromberg gef.
16	H S	6215	1	Fass	Putzpulver? —	27	16	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
17	H St F	5320	1	Kiste	Kerzen —	29	17	Hoerde	Rechtsrh. Köln	beschr. Hoerde.
18	J B	305	1	—	eis. Schirmständer —	20	18	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
19	K	309	1	—	Pflugschaar —	4	19	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
20	K & C Hagen	22	1	Stange	Eisen —	13,5	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	M F F B	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	—	21	Hamburg St.	K. E.-D. Altona	
22	M M	1	1	Ballen	Kaffee —	69,5	22	Wiesbaden T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	N	—	1	—	Pflugtheil —	4	23	Riesa	Sächsische Stsb.	
24	P B	3320 / 3450	2	Stück	Eisenplatten —	319	24	Venlo Km.	Rechtsrh. Köln	
25	P R in E	—	1	Pack	Strohmesseranlagen	—	25	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
26	S & C	1	2	Bund	Holztafeln —	9	26	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
27	T	70	1	Packet	Holzstäbchen —	5	27	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
28	W B	—	1	—	Drehbrett —	10	28	Empel	Rechtsrh. Köln	
29	W M	—	1	—	Privatkette —	12	29	Oberhausen	„	4,5 m lg.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
30	Bason	—	1	Kiste	? —	9	30	Hasselt	Grand Central Belge	
31	Bockenheim	188	1	—	Gussstück —	4,5	31	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	Postzettel: 188 Bockenheim.
32	Friedheim-Bromberg	—	1	Kollo	defekter Dampfheizschlauch	5	32	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	bez.: Cassel U. nach Bockenheim.
	desgl.	—	2	Kolli	Wagenkuppelung —	26				
33	Auguste Gohlke	—	1	Holzkoffer	? —	81	33	Cottbus	K. E.-D. Berlin	im Wagen 9555 St. E. G. gef. (beklebt: Driesen-Vordamm, beschrieben: Gütrow).

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	Ilfelder	3463	1	Fass	leer —	18	34	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
35	Leuzen	—	1	Packet	Tuch —	3	35	Diest	Grand Central Belge	
36	Löwenbrauerei	—	1	Fass	leer —	18	36	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
37	Marien	—	1	Packet	? —	9	37	Baelen	Grand Central Belge	
38	Qumet	—	1	„	? —	4	38	Couvin	„	
39	Severy	—	1	Fass	leer —	16	39	Hasselt	„	
40	Spatenbräu	47087	1	„	leer —	21	40	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
41	—	I (weiss)	4	Stück	Unterlagehölzer —	120	41	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
42	—	I (roth)	1	Korb	Eisenwaaren —	148	42	Hattingen	K. E.-D. Elberfeld	
43	—	1857/1858	2	Verschläge	Cigarrenkistenbretter	65	43	Lüdenscheid	„	
44	—	3054	1	—	gusseis. Ofentheil —	9	44	Neue Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
45	grüner Strich	—	1	Stück	Eisen, 5 eckig —	11	45	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 4055 Elberfeld gef.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
46	—	—	1	—	alte eis. Achse —	88	46	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	im Wagen 10122 Köln l. gefunden.
47	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	4,5	47	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	
48	—	—	1	—	Bierkrahnen mit Bleirohr	1	48	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
49	—	—	2	—	Bindeketten —	—	49	Altona	K. E.-D. Berlin	
50	—	—	2	—	Blecheimer —	—	50	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
51	—	—	2	—	Böcke von Eisen —	54	51	Riesa	Sächsische Stsb.	
52	—	—	1	—	Borstenpinsel ohne Stiel	0,5	52	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	—	—	1	Korb	Bücklinge —	15	53	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
54	—	—	1	Pack	Drahtgeflechte —	—	54	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	
55	—	—	11	Stangen	Eisen —	157	55	Güterverwltg. Lübeck	Lübeck-Büchener	bei Bodenrevision vorgefunden.
56	—	—	1	—	kief. Eisenbahnschwelle	—	56	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	auf der Strecke gef.
57	—	—	1	—	Eisenblech —	6	57	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
58	—	—	1	Ring	Eisendraht —	28	58	Milspe	„	
59	—	—	1	—	Eisenstange —	3	59	Hoffnungsthal	„	
60	—	—	3	Kolli	Eisentheile —	12	60	Güterverwltg. Lübeck	Lübeck-Büchener	bei Bodenrevision vorgefunden.
61	—	—	1	Pack	16 Federabstäuber —	5	61	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
62	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	62	Krojanke	K. E.-D. Bromberg	
63	—	—	1	—	eis. runder Flankirbaum, an einem Ende mit 2 Kettchen	—	63	Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 9068 Erfurt gefunden.
64	—	—	1	Pack	3 Gabeln —	5	64	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
65	—	—	1	Bund	6 Gasröhren —	36	65	Bergen a. R.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 20051 Frankf. gefunden.
66	—	—	3	—	eis. Getriebe —	5	66	Greifswald	„	im Wagen 7791 Köln r. gefunden.
67	—	—	2	Pack	Gläser —	1	67	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
68	—	—	1	—	Gussnapf —	0,5	68	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	—	—	1	Stück	Gussrohr —	5	69	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	40 cm lang.
70	—	—	1	Bund	eis. Hämmer —	21	70	Schalke Km.	Rechtsrh. Köln	
71	—	—	1	—	Handhämmer —	5	71	Leipzig Th. B. (Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Erfurt	
72	—	—	1	Kollo	Hemmschraube —	1	72	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	—	—	1	„	4 Holzrahmengestelle	2	73	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	—	Holzschieber für Bäcker	1	74	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 5173 Köln r. gefunden.
75	—	—	1	Packet	Holzwaaren —	4	75	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	—	1	Stück	Kantholz —	—	76	Filehne	K. E.-D. Bromberg	10 m lang, 5/8 cm breit.
77	—	—	1	„	Kesselverschluss —	—	77	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	99	78	Freiberg	Sächsische Stsb.	
79	—	—	1	Kollo	10 neue graue Körbe	20	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	2	Körbe	leer —	5	80	Dresden A. Elbk.	Sächsische Stsb.	
81	—	—	1	Koffer	leer —	14	81	Mülheim a. d. Ruhr. Rh.	Rechtsrh. Köln	
82	—	—	2	Kübel	leer —	8,5	82	Breslau Märk. Bh.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 7676 Breslau gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	—	—	4	—	hölzerne Latten —	20	83	Anvers (Bassins)	Grand Central Belge	
84	—	—	1	—	Leine (an beiden Seiten mit eisernen Haken vers.)	—	84	Wesel	Rechtsrh. Köln	
85	—	—	1	Sack	Lumpen —	39	85	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
86	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	3	86	Wanne	Rechtsrh. Köln	
87	—	—	1	—	Messinghahn —	0,4	87	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
88	—	—	6	—	Ofenrohre —	—	88	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	—	89	Hamburg St.	K. E.-D. Altona	
90	—	—	1	—	Pferdeleine (neu) —	—	90	Nieder-Schönweide (Johannisthal)	K. E.-D. Berlin	auf dem Wagen 44333 Altona gef.
91	—	—	1	—	Privatkette —	14,5	91	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	9 m lang.
92	—	—	1		Privatkette —	12	92	„	„	11 m lang.
93	—	—	1	Sack	Reis —	100	93	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	3	—	Reiserbesen mit Stielen	2,5	94	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	2	—	eis. Ringe —	1,5	95	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
96	—	—	1	Bund	4 eis. Ringe —	11	96	Düsseldorf	Rechtsrh. Köln	
97	—	—	1	Kiste	Rosinen —	6	97	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
98	—	—	1	Sack	Rübsamen —	100	98	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
			1	„	Griesmehl —	50				
99	—	—	1	Stange	Rundeisen —	4,5	99	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
100	—	—	2	Pack	leere Säcke —	28	100	Stettin Cgb.	„	im Wagen 4588 Hannover gef.
101	—	—	1	Sack	? —	12	101	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	1	—	Schiebkarrenrad —	7,5	102	Mülheim a. Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	—	eis. Schlitten —	7	103	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
104	—	—	1	Sack	Schnittergut —	23	104	Reddelich	Meckl. Friedr. Frzb.	
105	—	—	1	Bund	alte Seile —	6	105	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
106	—	—	1	„	10 eis. konische Stäbe	9	106	Cottbus	K. E.-D. Berlin	im Wagen 4766 Frankf. gefunden.
107	—	—	2	Stäbe	Stahl —	6,5	107	Raumland-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	
108	—	—	2	Pack	Stahldraht —	72	108	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	1	Stange	Stahl —	4	109	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	„	Stahl —	1,5	110	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
111	—	—	1	Welle	Stahl —	330	111	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	3	—	eiserne Stangen —	6	112	Altenhundem	„	
113	—	—	1	Ballen	Stroh —	66	113	Guben	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
114	—	—	4	—	hölz. Theile einer Schlafbank	18	114	Schalke Km.	Rechtsrh. Köln	
115	—	—	1	—	kurzes unglasirtes Thonrohr (Drainrohr) 34 cm lang, 34 cm weit	—	115	Demmin	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
116	—	—	1	—	Wagenfeder —	28	116	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	1	—	eis. Welle —	5	117	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

1	B B	—	1	Fass	0,25 hl, leer —	18	1	Wisocan	Oe.N.-W.u.S.-N. V.-B.	seit 2/4.
2	B L Z	—	1	Kiste	Candiszucker —	28,5	2	Tannwald	„	„ 26/4.
3	F	25	1	Ballen	Papierhadern —	81	3	Hohenelbe	„	„ 4/4.
4	F R	—	1	Sack	Effekten —	13,5	4	Wien	„	„ 10/4.
5	G A G	—	1	Kiste	Maschinentheile —	47	5	Tinist	„	„ 22/4.
6	G B	5066	1	Fass	unbekannt —	75	6	Königinhof	„	„ 30/4.
7	Schmelkes	—	1	„	0,25 hl, leer —	17	7	Wisocan	„	„ 2/4.
8	—	—	3	Stück	Baumwollwaaren —	23	8	Wien	„	„ 13/4.
9	—	—	1	—	Eisenstange —	8	9	„	„	„ 11/4.
10	—	—	1	Fass	0,25 hl, leer —	12	10	Wisocan	„	„ 25/4.
11	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	36	11	Starkov	„	„ 15/4.
12	—	—	7	Stangen	Rundeisen —	222	12	Deutschbrod	„	„ 27/4.

Nachtrag.

1	B	—	1	Bund	Herdringe —	5	1	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	beschr. Stuttgart
2	H N	1661	1	Kiste	? —	40	2	Stuttgart	„	
3	—	—	1	„	Glasflaschen —	10	3	Heilbronn	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

7. Verdingungen.

Lieferung von Petroleum betr. Vom 1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893 sind im ganzen 860 000 kg Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung“ bis zum 10. Juni d. J. Abends 6 Uhr bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 20. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Bereits früher unverlangt abgegebene Angebote würden zu wiederholen sein.

Dresden, am 19. Mai 1892. (964)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

513 t Schienenlaschen, 673 t Schienenunterlagsplatten, 183 t Kleineisenzeug bestehend aus Bolzen und Schienennägel, 78 000 Stück federnden Unterlagsringen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 10. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in Baar oder in Postmarken à 10 ₰ postpflichtig entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 20. Mai 1892. (965)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verdingung von Eisenbahnwagen, Radsätzen und Federn. Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen beschafft werden:

- 20 dreiachsige Personenzug-Gepäckwagen in 2 Loosen,
- 15 zweiachsige doppelbödige Viehwagen in 1 Loose,
- 20 zweiachsige Plattformwagen in 2 Loosen,
- 15 vierachsige Plattformwagen in 1 Loose,
- 190 Radsätze mit Speichenrädern in 3 Loosen,
- 380 Tragfedern in 3 Loosen und
- 350 Spiralfedern in 1 Loose.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung von baar 2 ℳ (Gepäckwagen), 3 ℳ (Vieh- und Plattformwagen), 75 ₰ (Radsätze) und 1 ℳ (Trag- und Spiralfedern) portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gepäck- und Güterwagen bezw. Radsätzen, Trag- und Spiralfedern“ zu dem auf Sonnabend, den 18. Juni 1892, Vormittags 11 Uhr (für Wagen) und 12 Uhr (für Radsätze und Federn) anberaumten Termine an die unterzeichnete Eisenbahndirektion, Klassenstrasse 10/12 einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

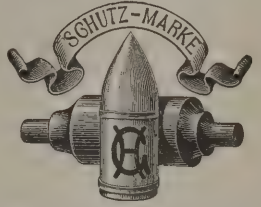
Breslau, den 21. Mai 1892. (966)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Patente für Lokomotivbau
werden zum Ankauf, Verwerth. oder geg. Gewinnbetheil. des Erfinders von der **Märkischen Lokomotiv - Fabrik in Schlachtensee** gesucht.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.



GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau

empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**

Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).

Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten Strassenbahn-Schienen-Systeme nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.

Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.

Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: **Breslau,** Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

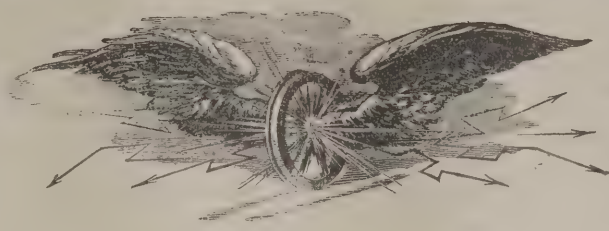
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 42

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Mai 1892.

Inhalt:

Ueber Dampfmaschinen mit hoher Kolbengeschwindigkeit.
Der internationale Eisenbahnkongress zu St. Petersburg.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die periodische Veröffentlichung der Einnahme-Ausweise und die Rentabilität der Bahnen.
Die Wiener Verkehrsanlagen und die Stadtbahn.
Die Konzession für die Böhmerwaldbahnen.
Eisenbahn-Vorkonzessionen.
Die Tariferhöhungen der Oesterreichischen Staatsbahnen.
Le tarif par zones pour le transport des voyageurs en Hongrie.
Generalversammlungen der:
Kremsthalbahn-Gesellschaft.
Ungarisch-Galizischen Eisenb.
Gaisbergbahn-Gesellschaft.
Ostrau-Friedländer Eisenb.
Mährisch-Schlesischen Centralbahn.
Südbahn-Gesellschaft.
Böhmischen Kommerzialb.
Börsenbericht.
Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenb.-Departements über seine Geschäftsführung im Jahre 1891.
Aus Frankreich:
Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer.
Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer.
Aus Russland:
Frachtbriefduplikate.
Desinfizirung d. Personenwagen.
Revision der Regeln über Erhaltung u. Bewachung d. Eisenb., welche zur allgemeinen Benutzung eröffnet sind.
Erledigung d. Mission des Obersten v. Wenndrich.
Von der Balkanhalbinsel:
Rumänien. Griechenland. Serbien.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Fahrplanbekanntmachungen.
5. Personen- und Güterverkehr.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ueber Dampfmaschinen mit hoher Kolbengeschwindigkeit.

Von **Joh. Radinger**, Professor in Wien.*)

Von dem in der Ueberschrift genannten Werke des bekannten Verfassers liegt jetzt die III. Auflage vor. Auf 366 Seiten, in 92 Holzschnitten und 3 Tabellen ist eine Fülle von Material geboten und sind die wichtigen theoretischen Untersuchungen der Dampfmaschinen gegeben. Es gibt kein Werk, welches mit gleicher Gründlichkeit den schwierigen Stoff behandelt, aber es will studirt sein. Wir haben es mit der gründlichen Geistesarbeit eines gelehrten Fachmannes zu thun, in welcher sich keine willkürliche Annahme findet, sondern alles bewiesen wird. Radinger's Untersuchungen sind Eigenthum der technischen Kreise aller Nationen geworden. Die Ergebnisse seiner Studien werden den Studirenden der technischen Hochschulen vorgetragen, sie sind in alle Fachwerke aufgenommen.

Die erste Auflage dieses bekannten Studienwerkes erschien im Jahre 1870. Die Anregung zu der Arbeit erhielt der Verfasser durch die Untersuchung einiger ungewöhnlich rasch arbeitender Dampfmaschinen, unter anderem einer Maschine der Pariser Ausstellung von 1867. Er verschaffte sich die Gewissheit, dass auch bei diesen schnelllaufenden Maschinen in den kurzen Zeitabschnitten die Dampfvertheilung eine tadellose sein und ebenso gute Indikatordiagramme geben kann, wie solche bei langsam gehenden Maschinen gewonnen werden.

Weder der Dampf, noch die Steuerung macht die Einführung grosser Kolbengeschwindigkeiten unmöglich. Dahingegen ist es erklärlich, dass bei grossen Geschwindigkeiten in den Massen der Maschinen Erschütterungen auftreten, welche allerdings Befürchtungen rechtfertigen und den Gedanken nahe legen, in der Geschwindigkeit niedrig zu bleiben und den Kolben vor dem hohen Druck nur relativ langsam zu führen.

Baut man indessen eine Maschine nach diesem Gesichtspunkte, so werden alle Theile gross und schwer, d. h. mit anderen Worten: die Maschine wird theuer. In diesem Falle ist selbst die mögliche Expansion nicht mehr völlig auszunutzen, weil der dafür erforderlich werdende Mehraufwand bei einer an und für sich schon kostspieligen Maschine durch die nicht erhebliche Kohlenersparniss nicht mehr ausreichend verzinst wird. Um die Anlage- und Betriebskosten einer Dampfmaschine zu verbilligen bleibt das Mittel übrig, die Kolbengeschwindigkeit zu steigern. Wird dabei aber die Maschine noch einen ruhigen Gang behalten? Diese Frage zu entscheiden bezw. klar zu stellen ist der erste Zweck von Radinger's Untersuchungen gewesen. Er hat geprüft

*) Verlag von C. Gerold's Sohn.

bis zu welcher Grenze kann man im äussersten Fall mit der Geschwindigkeit gehen, ohne Stösse im Mechanismus der Maschine herbeizuführen und

bis zu welcher Grenze soll man mit der Geschwindigkeit gehen, um den gleichmässigsten Lauf zu erzielen.

Der Verfasser hat des Weiteren untersucht, welcher Zusammenhang zwischen dem Füllungsgrade und dem ruhigen Lauf der Maschine stattfindet. Es bestand früher das Vorurtheil, eine sehr hoch expandirende Maschine könne nicht ruhig arbeiten, weil dem hohen Füllungsdruck in der ersten Schubhälfte ein ermatteter Druck auf die Kurbel gegen Ende folgt. Die Annahme ist aber unzutreffend, denn hohe Expansion in Verbindung mit grosser Geschwindigkeit gestattet noch immer ein ruhiges Arbeiten der Maschine, weil zwischen Kolbengeschwindigkeit, Füllung und Gang folgender Zusammenhang festgestellt ist:

1. Langsam gehende Kolben (1 m in der Sekunde) geben einen ruhigen Gang. Die Anordnung ist durch die Erfahrung erprobt, aber ziemlich verlassen, weil Anlage- und Betriebskosten dabei sehr hoch werden.
2. Mittelschnell gehende Kolben (2 m in der Sekunde) und mittlere Expansion geben einen ruhigen Gang. Bei dieser ebenfalls durch die Erfahrung erprobten Anordnung sind Anlage- und Betriebskosten mässig.
3. Schnellgehende Kolben (4—6 m in der Sekunde) und hohe Expansion geben ebenfalls ruhigen Gang. Anlage- und Betriebskosten sind geringer als bei den Annahmen zu 1 und 2.
4. Langsam gehende Kolben und hohe Expansion veranlassen unruhigen Gang. Die Anlage wird kostspielig, der Betrieb sparsam.
5. Schnellgehende Kolben und geringe Expansion geben ebenfalls unruhigen Gang. Die Anlage ist billig, der Betrieb theuer.

Dass eine hohe Kolbengeschwindigkeit und ein ruhiger Arbeitsgang sehr wohl mit einander vereinbar sind, wird von dem Verfasser glänzend nachgewiesen. Auf die Ruhe des Ganges ist ausser der Geschwindigkeit das Gewicht der hin- und hergehenden Massen des Kolbens, der Schubstange von wesentlichem Einfluss. Das Gewicht dieser Massen und ihre Geschwindigkeit muss mit Dampfdruck und Füllung in Uebereinstimmung stehen, damit die Maschine auch bei schnellem Gange ruhig arbeitet. Zum Schluss der Untersuchung wird gezeigt, wie man gute und preiswürdige Maschinen durch gleichzeitige Steigerung der Kolbengeschwindigkeit, des Dampfdruckes und der Expansion bis zu bestimmten Wechselgrenzen erhalten kann und welche Rücksichten dann die Steuerung, die Dampfwege usw. verlangen.

Der Verfasser stellt die Hauptergebnisse seiner Untersuchungen übersichtlich zusammen:

Eincylindermaschinen. Bei den heutigen Dampfspannungen können unbeschadet der Güte der Maschinen viel höhere Kolbengeschwindigkeiten eingeführt werden, als es bisher der Regel nach geschieht. Unter der Annahme eines Verhältnisses der Pleuelstangenlänge zur Kurbellänge wie 5:1 sind für die verschiedensten Längen des Kolbenschubes und zwar von 0,3 bis 1,5 m bei Anfangsdampfspannungen im Cylinder über das Vacuum von 2 bis 11 Atm. bei Hochdruckmaschinen, von 0,5 bis 4 Atm. bei Niederdruckmaschinen die Kolbenwege für die Sekunde, die entsprechenden Umdrehungszahlen für die Minute zusammengestellt. Bei den Hochdruckmaschinen gibt die Tabelle die Abstufungen der Kolbenwege von 1,2 bis 6,4 m, bei den Niederdruckmaschinen von 0,86 bis 5,3 m. Bei den erstgenannten Maschinen variiren die entsprechenden Umdrehungszahlen von 36 bis 420, bei den letzteren von 30 bis 300.

Diese Tabellen weisen die Kolbengeschwindigkeiten nach, welche überhaupt verwendet werden können. Eine zweite Gruppe von Tabellen gibt die Geschwindigkeiten und die Füllungen an, unter denen die Maschinen bei gegebenem Kolbenhub am günstigsten arbeiten. Die Tabellen sind für 1 m Kolbenhub berechnet und zwar wieder für Hochdruck- und Niederdruckmaschinen, bei Anfangs-Dampfspannungen wie oben angegeben und für Füllungen von 0,10 bis 0,40. Diese Tabellen sind für den Konstrukteur sehr werthvoll.

Verbundmaschinen. Die Receiver-Verbund- und Woolfmaschinen sind wegen der einzelarbeitenden Niederdruckseiten bereits jetzt nahe an den Grenzen ihrer zulässigen Geschwindigkeit angelangt. Die Tandemmaschinen sind indessen noch weiterer bedeutender Steigerung der Kolbengeschwindigkeit fähig.

Allgemeines. Eine hohe Kolbengeschwindigkeit bedingt hohen Dampfdruck und ein möglichst geringes Gewicht der hin- und hergehenden Theile. Für letztere gibt es kein besseres Material als Stahl.

Die höchsten Kolbengeschwindigkeiten sind nur mit langem Hub erreichbar. Lange Schubstangen gestalten den Gang gleichmässiger und ermöglichen vollkommenere Balanzirung als kurze Stangen.

Der Gang schnellgehender Maschinen darf nicht mit dem Einströmventil oder Drosselregulator, sondern nur durch verstellbare Expansion geregelt werden.

Die Dampfwege müssen um so weiter und kürzer werden, je schneller die Maschine laufen soll. Getrennte Steuerungen sind zu empfehlen.

Die richtige Dampfvertheilung erfordert die grösste Aufmerksamkeit. Sie soll stets mit dem Indikator kontrolirt werden. Hohe Expansion und begrenzte Kompression sind nothwendig.

Das Balanzgewicht sichert die ruhige Auflage der Maschinen auf ihren Fundamenten.

Stehende Maschinen bedürfen desselben erst bei hohen Geschwindigkeiten.

Bei Berechnung des Schwungrades muss auf die Massendrucke Rücksicht genommen werden.

Mit der steigenden Geschwindigkeit und Expansion sinken die Kosten der Dampfmotoren.

* * *

Wenn man in Betracht zieht, dass — ganz abgesehen von den Lokomotiven — für das Eisenbahnwesen die Dampfmaschinenanlagen für Werkstätten, Beleuchtung, Wasserversorgung usw. einen wichtigen Faktor spielen, so darf man wohl behaupten, dass das Radinger'sche Werk allen Fachgenossen ein höchst willkommener Rathgeber sein wird. Nicht nur bei neuen Anlagen, sondern auch bei Prüfung von Beobachtungen, welche im Betriebe gemacht werden, werden Radinger's Untersuchungen manche auftauchende Zweifel beseitigen, bezw. den wahren Werth einer Maschine richtig erkennen lassen helfen. K.

Der internationale Eisenbahnkongress zu St. Petersburg.

Wie uns aus Petersburg geschrieben wird, so fand am 28. April/10. Mai d. J. eine Sitzung der Russischen Abtheilung der Internationalen Eisenbahnkongress-Kommission unter Vorsitz von W. M. Werchowski statt, in welcher mitgetheilt wurde, dass genehmigt sei, die vierte Session des Internationalen Eisenbahnkongresses am 8/20. August in Petersburg zu eröffnen. In der Sitzung gelangte ferner ein Schreiben des Moskauischen Stadthauptes Alexejew zur Verlesung, in welchem die Bereitwilligkeit ausgesprochen wird, den Mitgliedern des Kongresses, welche Moskau besuchen wollen, dieselbe Gastfreundschaft zu erweisen, wie sie denjenigen des letzten Internationalen Gefängnisskongresses zu Theil geworden. Das in der Sitzung anwesende Petersburger Stadthaupt Lichatschew erklärte, dass auch die Petersburger Stadtverwaltung es sich nicht nehmen lassen werde, die Gäste würdig zu empfangen. Das Kongressprogramm ist nun folgendermaassen aufgestellt:

Sonnabend, 8/20. August: 2 Uhr Eröffnung der Session, Organisation der einzelnen Abtheilungen und Büreaus; um

7 Uhr Abends vom Minister der Verkehrsanstalten den Kongressmitgliedern gegebenes Diner.

9/21. August: 11 Uhr Fahrt nach der Kronstädter Rhede; ein von den Russischen Eisenbahnen auf den Dampfern gegebenes Frühstück; 9 Uhr Abends Empfang der Kongressmitglieder im Stadthause.

10/22. August: von 11—1 Uhr und von 2—4½ Uhr Sitzungen der einzelnen Abtheilungen.

11/23. August: von 11—1 Uhr und von 2—4½ Uhr Sitzungen der Abtheilungen, um 7 Uhr Abends Ausflug nach Oserki.

12/24. August: von 11—1 Uhr allgemeine Versammlung; um 2½ Uhr Ausflug nach Zarskoje Sselo und Pawlowsk, Diner in Pawlowsk, von den Russischen Eisenbahnen gegeben.

13/25. August: von 11—1 Uhr Sitzungen der Abtheilungen; von 2—4 allgemeine Versammlung.

14/26. August: von 11—1 Uhr Sitzungen der Abtheilungen; von 2—4 Uhr allgemeine Versammlung; um 5½ Uhr Ausflug nach den Inseln und Theater in Arkadia.

15/27. August: 1½ Uhr Fahrt nach Peterhof, Thee in Monplaisir seitens des Hofes; um 6½ Uhr Rückfahrt nach Petersburg.

16/28. August: von 1—2 Uhr allgemeine Versammlung; um 2 Uhr Schluss der Session; um 7 Uhr Abends Diner im Kaiserlichen Winterpalais.

17/29. August: um 10 Uhr Morgens Ausflug nach Finnland und Rückkehr am selben Tage.

18/30. August: um 8 Uhr Morgens Fahrt nach Moskau, Ankunft dortselbst um 9 Uhr Abends.

19/31. August: Aufenthalt in Moskau.

20. August/1. September: 11 Uhr Abends Fahrt nach Nishni-Nowgorod.

21. August/2. September: Besichtigung des Jahrmarktes von Nishni-Nowgorod; um 11 Uhr Abends Rückfahrt nach Moskau.

22. August/3. September: am Morgen Wiedereintreffen in Moskau.

Die allgemeinen Sitzungen des Kongresses und die dreier Abtheilungen und des Büreaus sollen im Lokale der Adelsversammlung stattfinden, die der beiden übrigen Abtheilungen in dem Lokale des Allgemeinen Kongresses der Russischen Eisenbahnen.

Auf dem Kongress sollen folgende Gegenstände zur Berathung kommen: Die Frage einheitlicher technischer Ausdrücke; Weichen und Herzstücke; Bahnunterhaltung; Abnutzungsgrenze für Radreifen und Schienen; das Geleis in Beziehung zu Brücken und Betriebsmitteln; Oberbau für Schnellzüge; Ueberwachung der Zuggeschwindigkeit; Bruch und Abnutzung von Stahlschienen; Unterhaltung des Oberbaues mit eisernen und hölzernen Schwellen; Holzschwellen, ihre Dauer und Mittel, dieselbe zu vergrössern; Oberbau und Betriebsmittel in Bahnkrümmungen; Dampferzeugung in Lokomotivkesseln; hohe Spannung und Verbundsystem; hohe Spannung und verschiedene Ventilsteuerungen; Betriebsmittel für Bahnen mit geringem Verkehr; durchlaufende Heizung der Personenzüge; doppelte oder einfache Lokomotivpersonale; Lokomotiven, Verbrauch an Brennmaterial, Rohre, Radreifen, Schmierung, Kröpfung der Achsen, Feuerkisten, Kessel, Verschubmaschinen; Schmierung der Wagenachsen; Signale und Blocksystem, Signallichter; durchlaufende Verbindungssignale in Zügen; Vertheilung leerer Güterwagen; Austausch der Betriebsmittel; Behandlung der Güter auf kleineren Zwischenstationen; Betrieb von Bahnen mit geringem Verkehr; Ausnutzung der Stationen, Personen- und Güterwagen; Bahnen in neuen Ländern; internationaler Eisenbahnverkehr; durchgehende Beförderung auf Bahnen verschiedener Spur; Gemeinschaftsstationen und -Linien und Vertheilung der Kosten; Verkehrstheilung und Einheitstarife für verschiedene Bahnen; Personenverkehr, Fahrkarten, Zonentarif usw.; Güterverkehr; Tragfähigkeit der Güterwagen, Gütertarif; Ruhegehalt der Beamten; bahnseitige Verwaltung von Gasthöfen, Gasthäusern usw.; Betriebskosten; Nebenbahnen, Spur, Lokomotiven, Betriebsmittel, elektrische und andere Zugkraft, Verwaltung, Gesetzgebung, Benutzung als Zuführungskanäle für Hauptlinien.

Hinsichtlich der an der Spitze des Kongresses stehenden Persönlichkeiten bemerken wir folgendes:

Nach dem Tode von A. Fassiaux hat der ständige Ausschuss des internationalen Eisenbahnkongresses die Verwaltungsdirektoren (administrateurs) der Belgischen Staatsbahnen: Belpaire und Dubois einstimmig zum Präsidenten bezw. zum Vizepräsidenten erwählt. Der Ausschuss besteht nunmehr aus folgenden Personen:

Präsident: Belpaire, Verwaltungsdirektor der Belgischen Staatsbahnen.

Vizepräsidenten: Alfred Picard, Wege- und Brückenbau-Generalinspektor und Vorsitzender der Abtheilung für öffentliche Arbeiten im Französischen Staatsrath, Dubois, Verwaltungsdirektor der Belgischen Staatsbahnen.

Mitglieder: Fredrik Almgren, Oberdirektor der Schwedischen Staatsbahnen, Kommodore Borgnini, Ingenieur und Generaldirektor der Italienischen Südbahn, Kommodore Franz Brioschi, Senator des Königreichs Italien, de Bruyn, Minister für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Belgien und Mitglied der Abgeordnetenkammer, Dietler, Direktor der Gotthardbahngesellschaft, Tony Dutreux, Civilingenieur und Mitglied der Luxemburgischen Abgeordnetenkammer, Sir Andrew Fairbairn, Verwaltungsrath-Mitglied der Englischen Grossen Nordbahn, Griolet, Vizepräsident des Verwaltungsrathes der Französischen Nordbahn, Heurteau, Direktor der Orléansbahn, Richard Jeitteles, Hofrath und Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Lamal, Generaldirektor der Belgischen Brücken- und Wegebau-Verwaltung, Max Edler von Leber, Inspektor bei der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Ludvigh, Ministerialrath und Präsident der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, Kommodore Mathias Massa, Ingenieur und Generaldirektor der Italienischen Mittelmeerbahnen, Noblemaire, Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft, Louis von Perl, Staatsrath und Direktor des internationalen Dienstes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, Philippe, Generalinspektor der Nordbelgischen Eisenbahnen, Baron Prisse, geschäftsführender Direktor der Antwerpen-Genter Bahn, Kommodore Gaëtan Ratti, Vize-Generaldirektor der Italienischen Mittelmeerbahn, de la Tournerie, Wege- und Brückenbau-Generalinspektor, Vorsitzender des technischen Eisenbahn-Betriebsrathes und Staatsaufsichts-Direktor für das Paris-Lyon-Mittelmeernetz, Jules Urban, Generaldirektor der Grossen Belgischen Centralbahn, van Kerkwijk, Mitglied der zweiten Kammer der Niederländischen Generalstaaten, Werchowsky, wirklicher Staatsrath, Ingenieur und Direktor des Eisenbahndepartements im Russischen Verkehrsministerium.

Schriftwart (Generalsekretär): August de Laveleye, Ingenieur.

Schriftführer (Sekretär): Eugen Kesteloot, Abtheilungsvorstand im Belgischen Ministerium für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, Louis Weissenbruch, Ingenieur in demselben Ministerium.

Schatzmeister: Eduard Holemans, Abtheilungsvorstand in demselben Ministerium.

In dem ständigen Ausschuss ist somit Belgien durch 11 Mitglieder (einschl. Präsidenten, Schriftführer usw.), Frankreich durch 5, Italien durch 4, Oesterreich-Ungarn durch 3, Russland durch 2, England, Holland, Luxemburg, Schweiz und Schweden durch je 1 Mitglied vertreten. Bei der zur Wahl eines neuen Präsidenten abgehaltenen Sitzung ist bereits ein Ausschuss für die örtlichen Vorarbeiten der bevorstehenden Tagung eingesetzt worden, der sich wie folgt zusammensetzt:

Vorsitzender: Werchowsky, wirklicher Staatsrath und Direktor des Eisenbahndepartements im Verkehrsministerium.

Mitglieder: Iwan Adadurow, Verwaltungspräsident der Rjäsan-Koslow-Eisenbahn, Dimitri Andrejewsky, Verwaltungspräsident der Südwestbahn, Iwan von Bloch, wirklicher Staatsrath und Verwaltungspräsident der Iwangorod-Dombrowa-Eisenbahn, Nikolaus von Gerngross, wirklicher Geheimrath und Verwaltungspräsident der Orel-Witebsker Eisenbahn, Andreas von Gortschakow, wirklicher Staatsrath und Verwaltungs-Vizepräsident der Staatsbahnen, M. von Guerssevanow, Geheimrath und Direktor des Instituts der Ingenieure der Verkehrswege, L. von Kronenberg, Vizepräsident des Verwaltungsrathes der Warschau-Wiener Bahn, Iwan Mamontow, Verwaltungspräsident der Moskau-Kursker Bahn, Jakob von Utin, Geheimrath und Verwaltungspräsident der Orenburger Bahn, Louis von Perl, Staatsrath und Direktor des internationalen Dienstes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, Nikolaus von Petrow, Generallieutenant des Geniewesens und Verwaltungspräsident der Staatsbahnen, Wladimir Petchkovsky, Staatsrath, Ingenieur und Verwaltungs-Vizepräsident der Staatsbahnen, Valerian von Polovtzow, Geheimrath und Präsident des Verwaltungsrathes der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft, Nikolaus Prokhorow, Verwaltungspräsident der Losowo-Sebastopoler Eisenbahn, Karl von Rudniski, Geheimrath und Verwaltungspräsident der Dünaburg-Witebsker Eisenbahn, Boleslaw von Spassovsky, Staatsrath und Verwaltungsmitglied der Staatsbahnen, Nikolaus von Sustchow, Geheimrath und Verwaltungsdirektor der Südwestbahnen, Peter von Tcheremissinow, wirklicher Staatsrath und Generalsekretär des Vereins der Russischen Eisenbahnen, Alexius Tchepurnow, Vertreter des Generaldirektors der Finnländischen Staatsbahnen, Georg von Winberg, Geheimrath und Verwaltungspräsident der Moskau-Brester Eisenbahn, Sergius von Witte, wirklicher Staatsrath und Direktor des Eisenbahndepartements im Finanzministerium (nunmehr Minister der Verkehrsanstalten).

Schriftführer (Sekretär): Isnard, Ingenieur und Abtheilungsvorstand im Verkehrsministerium.

Die Tagung in Petersburg verspricht sowohl bezüglich der wissenschaftlichen Bedeutung der Verhandlungsgegenstände als auch mit Rücksicht auf die zu erwartende zahlreiche Betheiligung sehr interessant zu werden. Der Ausschuss rechnet schon jetzt auf die Theilnahme von 280 Eisenbahnverwaltungen und mehr als 30 Regierungen, welche die Absicht der Beschickung des Kongresses kundgegeben haben. Die am Kongress theilnehmenden 280 Eisenbahnverwaltungen umfassen ein Netz von fast 190 000 km. Als Grundlage der Verhandlungen werden etwa 60 Berichte dienen, die von hervorragenden Fachmännern Englands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Spaniens, Frankreichs, Italiens, Russlands, der Schweiz und Schweden-Norwegens erstattet werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1829 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, die Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen, sowie die K. und K. Bosnabahn, betreffend zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die periodische Veröffentlichung der Einnahme-Ausweise und die Rentabilität der Bahnen.

Wiederholt wurde auch in dieser Zeitung auf einen Umstand hingewiesen, welcher für die Beurtheilung der Rentabilität unserer Eisenbahnen von einschneidender Bedeutung ist. Durch Publikation der provisorischen Einnahmen als Vergleichsbasis für die definitiven des Vorjahres wird der Maassstab für die Beurtheilung der Rentabilität aus den provisorischen Einnahmeziffern vollständig verrückt. Die sich aus der Vergleichung der provisorischen mit den definitiven Ziffern des Vorjahres ergebenden Ausfälle verringern sich nämlich bedeutend, wenn man die provisorischen Einnahmen für 1892 denen für 1891 gegenüberstellt, ja sogar in einzelnen Fällen verwandeln sich dieselben in Plusdifferenz.

So hat die Staatsbahn im ersten Quartal ein Minus von 362 000 fl. ausgewiesen gegen die definitiven Einnahmen des Vorjahres; gegen die provisorischen Einnahmeziffern für 1891 ergibt sich jedoch ein Plus von 26 000 fl. Bei der Südbahn ergibt der Vergleich der provisorischen Einnahmeziffern für 1892 gegen die definitiven des Jahres 1891 ein Minus von 271 000 fl., die provisorischen Ziffern dieser beiden Jahre einander gegenübergestellt ergeben ein Minus von blos 166 000 fl., das ist um 100 000 fl. weniger. Die Buschtêhrader Bahn verzeichnet in den ersten 3 Monaten für 1892 im Vergleiche mit den definitiven Ziffern des Jahres 1891 ein Minus von 29 000 fl.; wenn man jedoch die provisorischen Ziffern dieser beiden Jahre einander gegenüberstellt, so ergibt sich ein Plus von 11 000 fl. Die Aussig-Teplitzer Bahn zeigt in den provisorischen Einnahmeziffern der letzten 3 Monate gegenüber den definitiven Ziffern des Vorjahres ein Minus von 52 000 fl., das sich bei einer Gegenüberstellung der provisorischen Ziffern der beiden Jahre in ein Plus von 4 000 fl. verwandelt. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn reduzirt sich das Minus der ersten 3 Monate von 436 000 fl. bei demselben Vergleiche in ein solches von blos 230 000 fl. Die angeführten Beispiele liefern nur den Beweis, wie vorsichtig die wichtigeren Privatbahnen bei Veröffentlichung ihrer Ausweise vorgehen, und da mit Recht zu vermuthen ist, dass auch die heurigen provisorischen Einnahme-Ausweise hinter den faktischen Ergebnissen bei der definitiven Richtigstellung zurückbleiben, so dürfte im grossen und ganzen die finanzielle Situation der Oesterreichischen Bahnen eine bessere sein, als bisher auf Grund der publizirten Ausweise allgemein angenommen wird.

Die Wiener Verkehrsanlagen und die Stadtbahn.

Die Gesetzesvorlage hierüber wurde nach langen Debatten dank den weiteren Ausführungen des Sektionschefs Dr. v. Wittek vom Abgeordnetenhause in zweiter und dritter Lesung angenommen. Die Annahme durch das Herrenhaus ist zweifellos und demnächst bevorstehend. Sonach ist die Ausführung der grossen Werke gesichert.

Die Konzession für die Böhmerwaldbahnen.

Das Reichsgesetzblatt vom 20. d. Mts. enthält die Konzessionsurkunden für die Lokalbahnen Strakonitz-Winterberg und Wodnian-Prachatitz. Die Konzession für die erste dieser Bahnen ist dem Schwarzenberg'schen Domänenvorstand Alois Nedobity in Winterberg und Genossen für die Dauer von 90 Jahren ertheilt. Für die Bahn wird vom Staate nebst den üblichen Steuerbefreiungen ein jährliches Reinerträgniss garantirt, welches der 4% Verzinsung und Tilgung eines Prioritätsanlehens von 1,2 Millionen Gulden Noten nebst einer 4% Vorzugsdividende und der Tilgungsquote für das mit 250 000 fl. angenommene Prioritätsaktienkapital gleichkommt; das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Konzessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 60 788 fl. und für den Rest der Konzessionsdauer mit 22 485 fl. festgesetzt. Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, zum Baue der Bahn eine besondere Aktiengesellschaft zu bilden, ferner Prioritätsobligationen im Maximalbetrage von 1,2 Millionen Gulden Nominale und Prioritätsaktien bis zum Betrage von 250 000 fl. auszugeben. Die Konzession zum Baue der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz ist dem Notar Dr. Zdenko Ostadal in Prachatitz ertheilt. Auch für diese Bahn garantirt der Staat ein jährliches Reinerträgniss, welches der Verzinsung und Tilgung von 800 000 fl. Prioritäten und 100 000 fl. Prioritätsaktien entspricht. Der Maximalbetrag dieser Garantie wird für die ersten 75 Jahre der Konzessionsdauer mit 37 859 fl., für den Rest mit 8 994 fl. fixirt. Auch für diese Bahn darf eine besondere Aktiengesellschaft gebildet, ferner dürfen Prioritätsobligationen im Betrage von 800 000 fl. und Prioritätsaktien mit 100 000 fl. ausgegeben werden. Der Bau beider Bahnen ist ehestens zu beginnen und binnen $1^1/_2$ Jahren zu vollenden. Der Betrieb der beiden Lokalbahnen wird von der Staatsverwaltung auf Kosten der Konzessionäre geführt. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bahnen jederzeit gegen bestimmte, in der Konzessionsurkunde festgesetzte Bedingungen einzulösen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat dem Bürgermeister Franz Schwarz in Grain a. d. Donau und Genossen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Amstetten über Grein a. d. Donau, Rappoltenstein und Zwettl nach Schwarzenau auf die Dauer eines Jahres und dem Oberingenieur Friedrich Seligmann in Wien für eine Variante der projektirten Lokalbahn von Mackersdorf über Grafendorf und Kirchberg a. d. Pielach nach Dobersnigg und zwar in der Richtung von Grafendorf nach St. Pölten oder einen anderen geeigneten Punkt der Staatsbahnlinie Leobersdorf-St. Pölten zwischen Spratzern und St. Pölten, sowie für eine Fortsetzung der projektirten Lokalbahn von Dobersnigg über Frankenfels nach Winterbach bei Frankenfels auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Die Tariferhöhungen der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifffahrt" vom 17. d. Mts. enthält folgende Kundmachung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen:

„Mit 1. Juli d. J. erscheint eine neue, theilweise veränderte Ausgabe des Lokalgütertarifs für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen. In derselben ist die bisherige Eintheilung in 2 Hefte beibehalten, und enthält jedes Heft besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, sowie den Kilometerzeiger. Heft 1 bezieht sich auf alle K. K. Oesterreichischen Staatsbahn- und vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnlinien, mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina. Heft 2 betrifft alle in Galizien und in der Bukowina gelegenen K. K. Staatsbahn- und vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnlinien, inklusive der Linien der Galizischen Carl-Ludwigbahn, auf welchen mit 1. Juli 1892 das Staatsbahnbarême zur Einführung gelangt. Dies gilt nicht nur von den Hauptlinien der Galizischen Carl-Ludwigbahn, sondern auch von den Lokalbahnlinien Jaroslau-Sokal und Dembica-Nadbrzezie-Rozwadow unter Durchrechnung der Tarife über alle zusammenhängenden, unter das Staatsbahnbarême fallenden Linien. Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes tritt der Lokalgütertarif vom 1. Juli 1891, Heft 1 und 2, sammt allen bis 30. Juni 1892 erschienenen Nachträgen ausser Kraft. Die pro 1892 im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt publizirten Begünstigungen und Frachtermässigungen bleiben bis auf weiteres, bezw. bis zur Erlassung etwaiger spezieller Verfügungen hinsichtlich derselben unverändert in Wirksamkeit. Dies gilt auch von jenen Begünstigungen, welche in der Form von prozentuellen Abschlägen von offiziellen Tarifen bestehen, so zwar, dass für die Höhe der auf Grund derselben entfallenden Frachtsätze die vor dem 1. Juli d. J. in Kraft gestandenen Tarife maassgebend bleiben. Wien, am 16. Mai 1892."

Demgemäss hat die Regierung den festen Entschluss gefasst, die Tariferhöhung der Staatsbahnen am 1. Juli d. J. in Kraft treten zu lassen. Das Nähere werden wohl die Vorlagen an den am 27. d. Mts. zusammentretenden Staatseisenbahnrath enthalten.

Le tarif par zones pour le transport des voyageurs en Hongrie.

Unter dieser Ueberschrift bespricht der Ingenieur der Orléansbahn Alfred Mauge im Aprilheft der Zeitschrift „Revue générale des chemins de fer" den Personentarif der Ungarischen Bahnen. Diese Studie behandelt eingehend die Vergangenheit der Ungarischen Bahnen und die Wirkungen der grossen Reform auf die Verkehrsverhältnisse dieses Landes. In seiner Schlussfolgerung anerkennt er die überaus ersprieslichen Wirkungen der von dem (leider so früh dahingeschiedenen) Minister v. Baross verwirklichten Ideen, aber deren unveränderte Ausdehnung auf andere Länder, deren Gewerbs-, Handels-, gesellschaftlichen, Bevölkerungs- usw. Verhältnisse von denen Ungarns so sehr abweichen, getraut er sich jedoch nicht unbedingt zu empfehlen.

Generalversammlung der Kremsthalbahn-Gesellschaft am 28. April d. J.

Dem Geschäftsbericht für das Jahr 1891 zufolge beträgt das Erträgniss 102 722 fl. Hiervon kommen in Abschlag die statutengemässen Abschreibungen im Gesammtbetrage von 21 322,30 fl. und sind von dem verbleibenden Rest von 81 399,70 fl. ebenfalls statutengemäss 5 % = 4 069,99 fl. dem Reservefonds zuzuweisen. Von dem Reinerträgniss von 77 329,71 fl. wird der Julikupon mit 1,50 fl. eingelöst, 2000 fl. für den Pensionsfonds hinterlegt, 14 000 fl. dem Spezialfonds zugeführt und der endliche Ueberschuss von 720,71 fl. auf neue Rechnung übertragen. Schliesslich wurde die Direktion ermächtigt, die anlässlich des Eigenbetriebes nothwendig werdenden Erweiterungsbauten sammt Anschaffung von rollendem Material zu Lasten des Spezialreservefonds vorzunehmen.

Generalversammlung der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 14. Mai d. J.

Der Bericht über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1891 theilt mit, dass die Rentenbeträge, welche dem Unternehmen für die mit 1. Januar 1889 erfolgte Ueberlassung der Führung des Betriebes der gesellschaftlichen Linien für Rechnung der beiden Staatsverwaltungen von diesen zuzufliessen haben, bisher pünktlich eingegangen und ihrer Bestimmung gemäss verwendet worden sind. Der gesellschaftliche Reservefonds B, welcher Ende 1890 eine Höhe von 59 780 fl. auswies, beträgt Ende 1891 noch 59 168 fl., obgleich aus diesem Fonds auch im abgelaufenen Jahre die Stempelgebühren für die Prioritäten erster und zweiter Emission, und zwar im Betrage von 5 982 fl. bezahlt worden sind. Die Kursgewinne beim Verkaufe von Effekten des Fonds im Betrage von 1 523 fl. und das Zinsenerträgniss der Fondseffekten ermöglichte dieses günstige Resultat.

Generalversammlung der Gaisbergbahn-Gesellschaft am 16. Mai d. J.

Diese Versammlung genehmigte die Anträge der Verwaltung und beschloss die sofortige Auszahlung der Dividende von 10 fl. für jede Prioritäts- und von 1 fl. für jede Stammaktie.

Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Eisenbahn am 17. Mai d. J.

Der Geschäftsbericht für 1891 konstatirt, dass die Betriebsergebnisse als befriedigende bezeichnet werden dürfen; der Ausfall im internen Verkehre wurde durch den stetig steigenden Transitoverkehr nahezu wettgemacht. Der Personenverkehr ergab eine Mehrbeförderung von rund 38 000 Personen und eine Mehreinnahme von 5 300 fl. gegenüber dem Vorjahre. Im Güterverkehre ist das Erträgniss um 2 800 fl. zurückgeblieben, indem etwa 13 000 t Güter weniger verfrachtet wurden. Das Reinerträgniss für 1891 wird mit 99 296 fl. ausgewiesen. Nach Abzug der statutenmässigen Dotationen von zusammen 19 859 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre bleiben 104 715 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrath beantragt, 72 500 fl. zur Zahlung einer 5 % Dividende zu verwenden, bezw. den am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupon mit 10 fl. einzulösen und die erübrigenden 32 215 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde ohne Diskussion angenommen.

Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 19. Mai d. J.

Der Versammlung wurde aus dem Geschäftsberichte für 1891 der Bilanzsaldo von 259 240 fl. bekannt gegeben. Es wurde dann mit dem Ausdrucke des Bedauerns mitgetheilt, dass das zwischen dem Verwaltungsrathe und dem Prioritätenkurator vereinbarte Projekt zur finanziellen Sanirung des gesellschaftlichen Unternehmens, trotzdem vom Staate keinerlei Opfer begehrt wurden, dennoch bisher die Genehmigung der Regierung nicht erhalten habe. Der Präsident gab die Versicherung, dass in dieser Richtung die Bemühungen des Verwaltungsrathes fortgesetzt und hoffentlich bald zum Ziele führen werden.

In Angelegenheit der Herstellung der Bahnverbindung Troppau-Ratibor hat das Handelsministerium dem Verwaltungsrathe bekannt gegeben, dass der Ausbau der auf Preussischem Gebiete gelegenen Theilstrecke bis 1. Oktober 1894 erfolgen soll, und denselben aufgefordert, behufs rechtzeitiger Fertigstellung der Theilstrecke auf Oesterreichischem Gebiete das Nöthige vorzukehren; der Verwaltungsrath hat auch bereits um Ertheilung der Konzession für diese Theilstrecke angesucht.

Schliesslich wurde mitgetheilt, dass mit Zustimmung des Prioritätenkurators und Genehmigung des Handelsgerichtes die Einlösung des am 1. Juli 1879 und 1. Januar 1880 fällig gewesenen Prioritätenkupons zuzüglich eines Zinsenäquivalentes von 15 kr. für das Stück ab 1. November 1891 bewirkt wurde.

Generalversammlung der Südbahn-Gesellschaft am 19. Mai d. J.

Unter ungewöhnlich starker Theilnahme der Aktionäre wurde die Generalversammlung der Südbahn abgehalten. Bereits geraume Zeit vor dem Beginn der Versammlung war der Saal gefüllt und noch immer strömten neue Aktionäre hinzu, welche das letzte Plätzchen einnahmen. Ein besonders starkes Kontingent bildeten diesmal die auswärtigen und namentlich die Süddeutschen Aktionäre. Seitens derselben wurden mehrfache Beschwerden, betreffend die für die Südbahn ungünstigen Gerüchte über die bei deren Verstaatlichung zu erwartende Rente, dann über die Prioritätenkonversion und die nunmehr zu unterlassenden Investitionen, weiter über den Verkauf der 5 Millionen Prioritäten und über die Dividende usw. laut. Hierauf erwidert der Vorsitzende folgendes: „Ich habe in der vorjährigen Generalversammlung darauf aufmerksam gemacht, dass die Südbahn ganz ausnahmsweise Zustände aufweist. Solche ausnahmsweisen Zustände erfordern aber auch ausnahmsweise Maassregeln. Hinsichtlich der Vertheilung der Dividende wurde beanstandet, dass die Betriebsüberschüsse aus der Jahresgebarung nicht voll den Aktionären zugewendet werden. Es wurde die Anschauung ausgesprochen, als ob die Summe in baarem Gelde bei der Südbahn läge. Diese Anschauung ist eine irrige. Es wurde in den früheren Generalversammlungen und auch in den Berichten stets bemerkt, dass diese Rückhalte aus den jährlichen Reingewinnen geschehen müssen, weil die Südbahn genöthigt ist, gewisse Investitionen zu machen, aber den sonst in solchen Fällen üblichen Ausweg durch Aufnahme von Darlehen usw. nicht zu betreten vermag. Die Südbahn-Gesellschaft hat durch ihre Statuten die Verpflichtung, die ganze Bahn stets in einem den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Zustande zu erhalten. Ausserdem haben ja die in Oesterreich geltenden allgemeinen Sicherheitsmaassregeln auch für die Südbahn Anwendung — von jeder moralischen Verpflichtung ganz abgesehen. Die Südbahn beachtet stets bei ihren Investitionen jene Mittelstrasse einzuhalten, welche auf der einen Seite die Bahn im besten betriebsfähigen Zustande erhält und andererseits den Aktionären keine übermässigen Lasten aufbürdet. Diese Investitionen werden im Falle der Verstaatlichung der Südbahn, welche in einigen Jahren eintreten wird und muss, eine Rolle spielen. Die Regierung wird darauf dringen, dass die Bahn in betriebsfähigem Zustande übergeben wird, und wenn nicht alles betriebsfähig befunden würde, würde die Regierung uns auffordern, diesen Zustand herzustellen. Es wurde erwähnt, ich hätte in der letzten Generalversammlung bemerkt, dass den Aktionären für die aus den Betriebsüberschüssen gemachten Investitionen seinerzeit bei der Verstaatlichung ausser der Einlösungsrente ein besonderer Ersatz zufällt. Ich habe eine ähnliche Bemerkung allerdings gemacht, aber nicht mit Bezug auf die Investitionen im allgemeinen, sondern auf den Bau des zweiten Geleises von Innsbruck nach Wörgl, bezüglich dessen auf Grund besonderen Uebereinkommens mit der Regierung für dieses Kapital eine Rente von 5,2 % vergütet wird, unabhängig von der von der Gesellschaft zu leistenden Rente. Auch ist die Befürchtung ausgesprochen worden, dass durch die Vertheilung so geringer Dividenden an die Aktionäre die Einlösungsrente, welche im Falle der Verstaatlichung gezahlt wird, wesentlich verringert werden könnte. Das ist nicht richtig. Die Konzessionsurkunde besagt klar und deutlich, in welcher Weise die seinerzeit an die Aktionäre zu fallende Rente zu bemessen ist. Die Rente wird bemessen nach dem Durchschnitt der Reinerträgnisse der letzten 7 Jahre, die 2 schlechtesten Jahre abge-

rechnet. Dieses Reinerträgniss repräsentirt jener Betrag, der erübrigt, wenn von den Einnahmen der Bahn die reinen Betriebsauslagen in Abzug gebracht werden. Die dann resultirende Summe ist jenes Reinerträgniss, welches hier gemeint ist. Die weitere Gebarung der Gesellschaft bezieht sich auf die Verwendung dieses Reinerträgnisses. Diesbezüglich werden seinerzeit natürlich noch Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft stattzufinden haben. Aus den Einnahmen der Gesellschaft, welche aus der Oesterreichischen, der Ungarischen und der Italienischen Rente resultiren, wird die Gesellschaft die Verzinsung und Amortisation der Obligationen und dann die Rente der Aktien zu bestreiten haben. Das ist die Situation der Gesellschaft bei Ablösung der Südbahn durch den Staat.

Es ist auch die Frage der Konversion der Prioritäten aufgeworfen worden. Unter den vielen Projekten, welche die Verwaltung in dieser Beziehung beschäftigt haben, hat sich bisher keines gefunden, von dessen Durchführung ein wirklicher Erfolg zu erwarten wäre. Der richtige Augenblick dürfte hierzu in dem der Verstaatlichung gekommen sein.

Zum Schlusse möchte ich einige Worte über die im Abgeordnetenhause gestellte Interpellation bemerken. Als alter Parlamentarier habe ich eine zu grosse Achtung vor den parlamentarischen Körpern und will daher nur in sachlicher Beziehung konstatiren, dass hinsichtlich aller Punkte, bezüglich welcher in dieser Interpellation die Schuldfrage gestellt wurde, die Südbahn sich nicht schuldig fühlt. Was zunächst die Gehaltsregulirung der Beamten betrifft, so hat die Gesellschaft damit kein Opfer gebracht. Bezüglich des Pensionsfonds sind Erhebungen angeordnet worden, um den Abgang sicherzustellen, und wird die Verwaltung sich ihrer Pflichten bewusst sein. Der Zustand der Südbahn ist mit Hintanhaltung von luxuriösen Ausgaben ein vollkommen betriebsfähiger und die Gesellschaft kann sich mit jeder anderen Eisenbahn messen."

Die Ausführungen des Vorsitzenden wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen und hierauf dem Verwaltungsrath einstimmig das Absolutorium ertheilt und in gleicher Weise dessen Antrag auf Vertheilung einer Dividende von 4 Frcs. für die Aktie angenommen.

Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 20. Mai d. J.

Der Geschäftsbericht für 1891 macht Mittheilung von der zu Beginn des Jahres stattgehabten Uebergabe der Linie Brandeis an der Elbe-Mochow an die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, infolge dessen die Betriebslänge der gesellschaftlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Linien nunmehr rund 191 km (gegen früher 203 km) beträgt, an welche sich 20 Schleppbahnen in der Gesammtlänge von rund 15 km anschliessen. Das Ergebniss des Betriebsjahres 1891 wird als ein befriedigendes bezeichnet. Die Einnahmen betrugen 603,772 fl., die Ausgaben 325 175 fl., so dass ein Betriebsüberschuss von 278 597 fl. resultirt. Mit Rücksicht auf den Wegfall der Linie Brandeis a. d. E.-Mochow haben sich gegenüber dem Vorjahre die Einnahmen um 40 308 fl. = 7,15 %, die Ausgaben um 9 550 fl. = 3,03 % und der Ueberschuss um 30,758 fl. = 12,41 % erhöht. Von dem ausgewiesenen Reinerträgnisse wurden 228 912 fl. zur 4 % Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld von 5 722 860 fl. verwendet, so dass ein Ueberschues von 49 685 fl. zur Verfügung bleibt. Die Versammlung beschloss, hiervon 10 000 fl. in die Prioritätentilgungsreserve zu hinterlegen und die restlichen 39 685 fl. der Staatseisenbahn-Gesellschaft — und zwar 25 % als den ihr vertragsmässig gebührenden Antheil am Betriebsgewinne und 75 % als Abschlagszahlung auf die Schuld der Gesellschaft — zu überweisen. Zum Schlusse sprach der Präsident namens des Verwaltungsrathes der Direktion und dem Beamtenkörper für deren hingebenden Diensteifer unter Beifall der Versammlung den Dank aus.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Ein Umschwung zum Besseren ist eingetreten, obwoh die Einnahmenausweise der Eisenbahnen noch viel zu wünschen übrig lassen und speziell die Oesterreichischen Staatsbahnen für den April dieses Jahres schon einen Ausfall von 369 986 fl. gegen die gleiche Periode des Vorjahres ausweisen, aber der nun gesicherte Bau der Wiener Stadtbahn, nebst den sonstigen Verkehrsanlagen, ferner die im Abgeordnetenhause begonnenen und sich günstig gestaltenden Verhandlungen über die Valutaregulirung, endlich die durch die internationale Theater- und Musikausstellung in Wien bewirkte Steigerung des Personenverkehrs dahin, lassen die nächste Zukunft in einem schöneren Lichte erscheinen. Die Steigerung der Bahnwerthe war deshalb auch eine fast durchgreifende. Infolge der Gerüchte über die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn, dass sie die Beseitigung des Pariser Komitees, die Ueberwälzung der Einkommensteuer auf die Prioritäten und die Einstellung des Côte an der Pariser Börse vorhabe, notirte sie (291,50) höher; dasselbe war mit der Südbahn (87,75) der Fall, weil die vorerwähnte Rede des Präsidenten in der Generalversammlung sehr beruhigend wirkte. Nordbahn (28,75), Nordwestbahn (213,50) und Elbethal (336) waren ohne besonderes Motiv gesucht. Dies gilt auch von den beiden Oesterreichischen Wagen-Leihgesellschaften (105) und der internationalen in Wien (126), welche 7,20 fl. bezw. 9 fl. d. i. = 6,86 bezw. 7,14 % rentiren. Von Ungarischen Werthen waren auch Ungarisch-Galizische Aktien (201), Prioritäten (102,25) und Nordostbahn (197) gesucht.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements

über seine Geschäftsführung im Jahre 1891.

Betreffend die internationalen Verhältnisse ist zu erwähnen, dass dem durch die Berner Konferenz vom Mai 1886 geschaffenen internationalen Verband über technische Einheit im Eisenbahnwesen auch Bulgarien beigetreten ist. Dagegen beharrte die Türkei auf ihrer ablehnenden Haltung. Im Berichtsjahre sind die Maximalbegrenzungsprofile der Deutschen, Italienischen und Schweizerischen Bahnen den Verbandsstaaten zur Kenntniss gebracht worden. Die auf die übrigen Staaten bezüglichen Zusammenstellungen sind in Arbeit. Eine neue Revision der Vorschriften resp. Verzeichnisse über die auf den Linien der betheiligten Staaten zugelassenen grössten festen Radstände, wie sie die nämlichen Vereinbarungen vorsehen, ist ebenfalls in Arbeit und wird den Verbandsregierungen in Bälde übermittelt werden können. Die Anfrage des Bundesrathes an die Konferenzstaaten, betreffend Anschluss einiger den Vereinbarungen über technische Einheit nachträglich beigetretenen Staaten an die zu gleicher Zeit getroffene Uebereinkunft über zollsichere Einrichtung der Güterwagen im internationalen Verkehr, wurde von sämmtlichen Regierungen in zustimmendem Sinne beantwortet, so dass jene Staaten (Belgien, Bulgarien, Griechenland, Rumänien und Serbien) nunmehr diesem speziellen Verbande ebenfalls angehören.

In Sachen des internationalen Eisenbahnfrachtrechtes ist zu bemerken, dass die Ratifikation des am 14. Oktober 1890 in Bern abgeschlossenen Uebereinkommens bezw. Staatsvertrages am Jahresschluss blos noch seitens zweier Staaten, nämlich Italiens und der Niederlande, ausstand. Seither ertheilten auch die legislativen Körperschaften Italiens dem Vertrage die Genehmigung und es steht zu hoffen, dass die Niederlande bald folgen werden, so dass, nach Austausch der Ratifikationsurkunden, dieses auf so mühsamem Wege und unter so schwierigen Verhältnissen entstandene Werk der internationalen Gesetzgebung endlich in Wirksamkeit treten und zu der dem Bundesrathe übertragenen Organisation des Centralamtes geschritten werden kann.

Betreffend das Projekt des Simplondurchstiches ist anzuführen, dass die Direktion der Jura-Simplonbahn definitive Baupläne für einen tiefliegenden Tunnel und Zufahrten, mit einem eingehenden technischen Bericht und Kostenvoranschlag, sowie einem Finanzplan über die Beschaffung der zum Bau erforderlichen Geldmittel vorlegte. Es wurden damit die interessirten Kantonsregierungen bekannt gemacht; diese stellten keine bestimmten Anträge, sondern erklärten übereinstimmend, dem Bundesrathe die Veranlassung der zur Förderung des Werkes dienlichen Schritte in der ihm geeignet scheinenden Weise anheimzustellen. Es wird sich nun darum handeln, das neue Projekt der Italienischen Regierung mitzutheilen.

Aus dem Vorjahre waren zu Anfang des Berichtsjahres 52 Konzessionsgesuche anhängig und im Laufe desselben kamen noch 26 neue hinzu. Für eine Eisenbahn vom Rothhorn nach dem Brünig und für eine Drahtseilbahn von Wattenwil auf den Gurnigelberg wurde die nachgesuchte Konzession verweigert. Dem Betriebe wurden folgende 7 Linien übergeben: Genf-Vandöuvres und Vandöuvres-Jussy; Sissach-Gelterkinden; St. Niklaus-Zermatt der Visp-Zermattbahn; Pfäffikon-Samstagern und Biberbrücke-Goldau der Südostbahn; Dielsdorf-Niederweningen der Nordostbahn; Lauterbrunnen-Mürren; Station Bellavista-Hotel Pasta (Monte Generosobahn). Die Gesammtlänge dieser neu eröffneten Linien beträgt 76,198 km.

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen der 5 Hauptbahnen ergibt Ende 1891 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen
Gotthardbahn	91,4	8,6
Vereinigte Schweizerbahnen . .	70,4	29,6
Nordostbahn	66,2	33,8
Jura-Simplonbahn	65,1	34,9
Centralbahn	56,3	43,7
5 Hauptbahnen . .	67,3	32,7

Der Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen war Ende 1891 in Prozenten der Länge dieser Geleise folgender:

	Eisenschwellen	Lauter Eichenschwellen	Gemischte Holzschwellen oder Weichholzschwellen
Centralbahn	57,6	1,1	41,9
Gotthardbahn	42,4	43,9	13,7
Nordostbahn.	31,3	—	68,7
Jura-Simplonbahn	24,4	19,3	56,3
Vereinigte Schweizerbahnen	12,8	8,9	78,3
5 Hauptbahnen . .	32,5	12,6	54,9

Der Bestand an Lokomotiven aller Bahnen betrug Ende 1891 826. Bestellt und zum Theil in Arbeit sind gegenwärtig 107 Lokomotiven. Nach Ausführung dieser Bestellungen steigt der Park der Normalbahnen, welcher Ende 1888 nur 610 Lokomotiven zählte, auf 769 Lokomotiven. Es entspricht dies einer Vermehrung des Parks um 26 % in 4 bis 5 Jahren. Am Ende des Berichtsjahres bestand der gesammte Personenwagenpark aus: 4 701 Achsen für Normalbahnen, 601 für Schmalspurbahnen, 268 für Zahnrad- und Seilbahnen, 234 für Tramways, im ganzen aus 5 804 Achsen. Der Bestand an Gepäckwagenachsen stellt sich Ende 1891 auf 819 und derjenige an Güterwagenachsen auf 20 287. Der Schweizerische Wagenverband hat die Anschaffung von 1000 Güterwagen in den Jahren 1891—93 beschlossen, ebenso hat er dem Eisenbahndepartement mitgetheilt, dass weitere Bestellungen erfolgen werden, falls sich diese Zahl als unzureichend erweisen sollte. Während die mittlere Leistung des Güterwagenparks der Schweizerischen Normalbahnen für die Güterwagenachse im Jahre 1890 12 669 Wagenachskm betrug, würde diese Leistung bei gleichbleibender Anforderung und nach Erweiterung des Parkes im Sinne obiger Zahlen nur mehr 11 529 Wagenachskm betragen. Dabei ist noch zu erwähnen, dass die neuen Wagen eine Tragkraft von 12,5 und 15 t haben, gegenüber 8 und 10 t bei den alten in Abgang kommenden Wagen, so dass die mittlere Tragkraft für die Güterwagenachse, welche Ende 1886 nur 5,19 t betrug, zu Ende des Berichtsjahres auf 5,57 t gestiegen ist. Im nämlichen Zeitraum ist die totale Tragkraft sämmtlicher Güterwagen der Schweizerischen Normalbahnen von 92 645,5 t auf 109 311 t angewachsen.

Berichte über Kuppelungsbrüche sind im Berichtsjahr 1 213 eingegangen, es brachen somit 4,9 % der überhaupt vorhandenen Kuppelungen des Schweizerischen Normalbahnmaterials. Von obigen Brüchen kamen 66 auf offener Bahn, die übrigen auf Bahnhöfen vor, oder es wurden dieselben an stillstehenden Fahrzeugen und in den Werkstätten entdeckt. In 313 Fällen waren alte Anbrüche die Ursache.

Die Einführung der kontinuirlichen Bremse nach System Westinghouse macht stetige Fortschritte. Bei den 5 Hauptbahnen ist der Stand der Apparate in Prozenten der in Frage kommenden Fahrzeuge (inklusive Güterzuglokomotiven) folgender:

	Lokomotiven		Personenwagen		Gepäckwagen	
	1890	1891	1890	1891	1890	1891
Jura-Simplonbahn	59,4	66,3	39,2	52,6	47,7	63,0
Schweizerische Centralbahn .	72,0	73,7	44,7	48,9	85,4	79,2
Gotthardbahn	63,3	69,3	51,7	61,1	43,2	43,2
Nordostbahn	35,6	44,9	13,7	24,7	23,7	29,3
Vereinigte Schweizerbahnen .	57,1	71,1	14,4	32,9	30,7	85,7
Mittel . .	54,6	62,1	30,7	42,2	32,2	57,4

Am Ende des Berichtsjahres waren 40,6 % des Personenwagenparks der Schweizerischen Normalbahnen für Dampfheizung eingerichtet.

Die Versuche mit elektrischer Wagenbeleuchtung wurden von der Jura-Simplonbahn im grossen fortgesetzt. Es sind z. Zt. 108 Wagen dieser Bahn für elektrische Beleuchtung eingerichtet. Die Resultate gestatten noch kein abschliessendes Urtheil.

Hinsichtlich der Fahrleistungen ist erwähnenswerth, dass 19 783 733 Zugkm (18 518 647 in 1890) 482 812 187 Achskilometer (465 562 820 in 1890) gefahren worden sind und zwar von 286 858 fahrplanmässigen und 3 453 ausserordentlichen Schnell- und Personenzügen, 88 378 gemischten und 98 174 Güterzügen. An Verspätungen der fahrplanmässigen Schnell- und Personenzüge (von 10 Minuten und mehr) und der gemischten Züge (von 15 Minuten und mehr) wurden 5 852, gegenüber 3 600 im Vorjahre gemeldet.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Frankreich.

Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 3. Mai d. J. die Bedingungen für die Ergänzung der Lokomotivführer und Heizer folgendermaassen festgesetzt:

Art. 1. Vom 1. Juni 1892 ab werden zur Stellung eines Lokomotivheizers auf einer dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahn nur solche Personen zugelassen, die Franzosen oder naturalisirte Franzosen sind, ferner von einem Vertrauensarzt der Eisenbahnverwaltung eine Bescheinigung darüber beibringen, dass sie die Hör- und Sichtsignale, sowie die Farben unterscheiden können, endlich eine technische und praktische Prüfung befriedigend bestehen.

Art. 2. Die technische Prüfung setzt voraus: allgemeine Kenntniss der Signalordnung, der Hauptbestandtheile von Maschine und Tender und besonders der Sicherheitsvorrichtungen. Die praktischen Versuche bestehen im Anhalten der Maschine, in der Handhabung der Bremsen und in der Bedienung des Kessels.

Art. 3. Vom 1. Juni 1892 ab werden nur solche Bewerber zur Stellung eines Lokomotivführers zugelassen, die Franzosen oder naturalisirte Franzosen sind, ein gleiches ärztliches Zeugniss wie die Heizeranwärter beibringen, wenigstens ein halbes Jahr als Lokomotivheizer Dienst gethan haben (Ausnahmen sind nur unter besonderen Umständen und mit Genehmigung der Behörde zulässig) und endlich eine technische und praktische Prüfung befriedigend bestanden haben.

Art. 4. Die technische Prüfung hat wenigstens zu umfassen: die Signalordnung, die Maschinendienstordnung, die Zugdienstordnung, sowie die darauf bezüglichen Dienstanweisungen und Dienstbefehle, ferner die Abnahme und Befestigung der Haupttheile der Maschine und des Tenders, des Ineiandergreifens aller ihrer Bestandtheile, die Kenntniss der Bestandtheile, sowie die Handhabung der verschiedenen auf dem betreffenden Eisenbahnnetz in Verwendung befindlichen Bremsen, endlich die Beschädigungen der Strecke und die Mittel zu ihrer Beseitigung. An praktischen Versuchen ist als Mindestleistung die Führung mehrerer Züge zu fordern.

Art. 5. Der Prüfungsausschuss wird von der Eisenbahnverwaltung ernannt; bevor indessen die Erlaubniss zum Antritt des Dienstes als Lokomotivführer oder Heizer ertheilt wird, ist eine beglaubigte Ausfertigung der Niederschrift über die technische und praktische Prüfung dem Aufsichts-Oberingenieur des technischen Betriebes zu überreichen, damit er sich von der Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen überzeugen kann.

Dienstzeit der Lokomotivführer und Heizer.

Durch Rundschreiben vom 24. April 1891 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahnverwaltungen eine solche Diensteintheilung der Heizhäuser vorgeschrieben, dass die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer, abgesehen von Fällen höherer Gewalt, innerhalb 24 Stunden niemals 12 Stunden einschliesslich Wartezeit überschreiten und die ununterbrochene Ruhezeit wenigstens 10 Stunden betragen sollte. Da diese Vorschrift zu Auslegungsschwierigkeiten Veranlassung gegeben hat, so ist sie vom Minister am 25. April d. J. durch folgende, von Eröffnung des Sommerfahrplans 1892 ab gültige Bestimmungen ergänzt worden:

1. Die in der Diensteintheilung vorgesehene Arbeitszeit muss derart zwischen zwei ununterbrochene, wenigstens zehnstündige Ruhepausen eingeschaltet werden, dass kein vierundzwanzigstündiger Zeitraum, mag er vom Beginn der ununterbrochenen Ruhepause oder vom Beginn der Arbeitszeit ab gerechnet sein, weder mehr als 12 Stunden Arbeitszeit, noch weniger als 10 Stunden ununterbrochene Ruhezeit enthält.

2. Als Arbeitszeit gilt die ganze Zeit, während welcher die Lokomotivführer und Heizer gehalten sind, auf bezw. bei ihrer Maschine oder in den Heizhäusern und Werkstätten zu bleiben, während als Ruhepause nur diejenige Zeit gilt, in der sie sich von ihrer Maschine oder von den Heizhäusern und Werkstätten entfernen dürfen.

3. Die zwölfstündige Arbeitszeit innerhalb 24 Stunden ist eine Höchstgrenze und soll in den meisten Diensteintheilungen, besonders bei Personenzügen, nicht erreicht werden.

4. Abweichungen von diesen Bestimmungen sind in den Diensteintheilungen nur in ganz besonders zu rechtfertigenden Ausnahmefällen und nur nach vorgängiger Genehmigung des Ministers gestattet.

5. Wenn infolge von unmöglich vorauszusehenden Umständen die Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer die vorgeschriebenen Grenzen überschreiten sollte, so haben die Gesellschaften darüber zu berichten; keinesfalls und unter keinem Vorwande dürfen sich aber die Lokomotivführer und Heizer auf die Verlängerung der Arbeitsdauer berufen, um den ihnen anvertrauten öffentlichen Dienst zu verlassen.

6. Der im § 5 vorgesehene Bericht ist am 10. jeden Monats dem Staatsaufsichtsdirektor und von diesem begutachtet dem Minister vorzulegen, ohne dass dadurch den Strafverfolgungen gegen die verantwortlichen Urheber der Arbeitsüberbürdung vorgegriffen würde.

7. Bei jeder Dienständerung haben die Gesellschaften die Diensteintheilung und Fahrplanbücher der Aufsichtsbehörde vorzulegen; daneben sind die Diensteintheilung und die Fahrberichte auf Verlangen jederzeit den Aufsichtsingenieuren mitzutheilen. Endlich wird den Gesellschaften empfohlen, die Diensteintheilung so zu treffen, dass die Lokomotivführer und Heizer möglichst oft nach ihrem Wohnort zurückkehren können.

Aus Russland.

Frachtbriefduplikate.

Durch Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 5. Oktober 1891 wurde den Versendern von Gütern, welche einem leichten Verderb unterliegen, gestattet, das Frachtbriefduplikat der Sendung anzuschliessen, um es dem Emfänger möglichst schnell zugängig zu machen. Wir berichteten ausführlich in Nr. 90 S. 860 Jahrg. 1891 d. Ztg. über die Formalitäten, welche hierbei zu beobachten sind. Inzwischen hat sich der Modus soweit bequem erwiesen, dass der Minister der Verkehrsanstalten es möglich gefunden hat, diese Form der Uebersendung des Frachtbriefduplikates auf alle Gütersendungen auszudehnen, deren Adressat im Frachtbriefduplikat genannt ist und dessen Wohnort in demselben deutlich angegeben ist. Kurz sei hier nur wiederholt, dass vor allem das Frachtbriefduplikat mit den erforderlichen Briefmarken bestempelt sein muss usw.

Desinfizirung der Personenwagen.

Mittelst Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 14. April d. J. wird den Eisenbahnverwaltungen auf das Bestimmteste eingeschärft, die Personenwagen, in denen Personen, welche mit ansteckenden Krankheiten behaftet gewesen, zur Beförderung gelangt sind, nach beendeter Reise in sorgfältigster Weise zu bereinigen bezw. zu desinfiziren, und zwar unter spezieller Aufsicht des Eisenbahnarztes. Einen direkten Anlass zu dieser erneuten Einschärfung hat der Umstand gegeben, dass in letzter Zeit unter den Arrestantentransporten vielfach der Typhus in heftiger Form aufgetreten ist und zahlreiche Opfer verlangt hat, was man auf die ungenügende, vielleicht auch ganz unterlassene Desinfizirung der Wagen zurückführt.

Revision der Regeln über Erhaltung und Bewachung der Eisenbahnen, welche zur allgemeinen Benutzung eröffnet sind.

Auf Verfügen des Ministers der Verkehrsanstalten ist bei seinem Ministerium eine Kommission niedergesetzt worden, deren Aufgabe es ist, die „Regeln über Erhaltung und Bewachung der Eisenbahnen, welche zur allgemeinen Benutzung eröffnet worden sind“ und die aus dem Jahre 1883 stammen, einer eingehenden Revision zu unterziehen, da die Beobachtung gemacht worden ist, dass die in denselben enthaltenen allgemeinen Bestimmungen für sämmtliche Eisenbahnen Russlands vielfach den einzelnen Bahnen Lasten aufbürden, welche keineswegs den lokalen Verhältnissen entsprechen und andererseits mit Rücksicht auf die Sicherheit durchaus nicht unbedingt und unerlässlich nothwendig sind. Demzufolge sind sämmtliche Bahnen aufgefordert worden, ihre Desideria bis zum 1. Juli d. J. zu verlautbaren und dabei speziell diejenigen Punkte und Verordnungen zu bezeichnen, welche ohne Nachtheil für den Betrieb der betreffenden Bahn abgeändert und wodurch andererseits Ersparnisse im Betriebe ermöglicht werden können, ohne dass die Sicherheit des Betriebes darunter leidet.

Uns scheint diese Anordnung ganz besonders glücklich zu sein, denn bei einem Reich von der Ausdehnung Russlands und einem Eisenbahnnetz, das sich über das ganze Reich ausdehnt, sind schon die klimatischen Verhältnisse so verschieden, dass dieselben Regeln im ganzen Reiche anzuwenden seine Bedenken haben wird, falls es sich nicht überhaupt unmöglich macht. Aber auch abgesehen hiervon, so sind auch die Verkehrsbedürfnisse sehr verschieden, namentlich macht sich das heutzutage immer bestimmter geltend, wo die Industrie einen Aufschwung nimmt, wo Kohlenbergwerke lebhaft abgebaut werden und sehr grosse Ansprüche bezüglich der Leistungsfähigkeit an einzelne Bahnen stellen, während andere Bahnen von allen solchen Verkehren, die spezielle Vorkehrungen usw. erfordern, ganz befreit sind und nur den Getreidetransport zu besorgen haben, der bisher allerdings recht einfach war, so lange das Getreide in Säcken zum Transport gebracht wurde, was übrigens neuerdings auch schon zum Theil abgethan ist, denn ein grosser Theil (etwa $^1/_3$ sämmtlichen Getreides) wird schon gegenwärtig in geschüttetem Zustande befördert. Und selbst wenn man von allen solchen technischen Bedürfnissen des Verkehres, die sich natürlich in den verschiedenen Bahngebieten auch sehr verschieden geltend machen, absieht, so ist schon die Grösse des Verkehrs so verschieden, dass die gleichmässige Anwendung derselben Regeln auf eine Bahn mit sehr gesteigertem Verkehr und auf eine Bahn mit kleinem Verkehr die letztere natürlich unnöthiger Weise mit grossen Ausgaben belasten, die schliesslich das ganze Unternehmen unrentabel macht, ohne dass irgend ein Vortheil erreicht wird, es sei denn, dass man die Uniformität für einen solchen hält. Zum Nutzen vieler Bahnen hält der neue Minister die Uniformität nicht für ein Erforderniss, dem Kapitalien geopfert zu werden brauchen, vielmehr werden die gedachten Regeln sich in Zukunft den lokalen Verhältnissen anzupassen haben.

Erledigung der Mission des Obersten von Wenndrich.

Einer interessanten Berichterstattung ist für die nächste Zeit entgegenzusehen, denn der Minister der Verkehrsanstalten hat der Koslow-Woroneshbahn, der Asowschen und der Wladikawkasbahn vorgeschrieben, über den Gang der Arbeiten zur Erfüllung der Befehle des Obersten v. Wenndrich, sowie über den Preis des Transports von Frachten Bericht zu erstatten.

Bei dieser Gelegenheit werden dann wohl auch weitere Kreise näheres über die Thätigkeit des Obersten erfahren. Was bisher über dieselbe bekannt geworden, war nicht immer sehr schmeichelhaft. Dagegen muss allerdings zu Gunsten des Obersten v. Wenndrich angeführt werden, dass im „Regierungsanzeiger“ folgender schmeichelhafter Tagesbefehl veröffentlicht worden ist:

Die zu Ende vorigen Jahres auf den Eisenbahnen des südöstlichen Rayons sich bemerkbar machende ausserordentliche Anhäufung von Getreidetransporten, welche nach den Missernte-Gegenden bestimmt waren, lenkte die Allerhöchste Aufmerksamkeit Sr. Majestät des Kaisers auf sich; um die Bewegung dieser Transporte nicht aufzuhalten und zur Ergreifung von Maassregeln an Ort und Stelle zur verstärkten Beförderung derselben, geruhte Se. Majestät der Kaiser den älteren Eisenbahninspektor, Ingenieurobersten von Wenndrich, Allerhöchst dahin abzukommandiren und ihm weite Vollmachten zur Durchführung der ihm auferlegten Aufträge zu ertheilen.

Auf meinen allerunterthänigsten Bericht über die Lage der Transporte zu Anfang März des laufenden Jahres, sowie darüber, dass die ausserordentlichen Umstände, in Anbetracht welcher Se. Majestät der Kaiser Allerhöchst den Obersten v. Wenndrich abzukommandiren geruht hatte, zur Zeit als beseitigt zu erachten seien, geruhte Se. Majestät der Kaiser am 24. Februar d. J. Allerhöchst es mir zu überlassen, den Obersten von Wenndrich abzukommandiren, um nach meinen Weisungen und unter meiner Leitung Maassregeln zum Transport von Getreide und anderen Waaren an Ort und Stelle zu ergreifen.

Indem ich nunmehr aus den Berichten des Obersten von Wenndrich ersehe, dass gegenwärtig auf den Eisenbahnen keine Transportstockungen mehr vorkommen und dass der Betrieb auf denselben sich in den Grenzen bewegt, welche die normale Beförderungsfähigkeit der Bahnen nicht übersteigen, halte ich es für zeitgemäss, die dem Obersten v. Wenndrich auferlegte Mission für beendigt zu erklären und ihn wieder mit der Erfüllung der Pflichten der von ihm eingenommenen Stellung eines älteren Eisenbahninspektors zu betrauen.

Indem ich hiervon das mir anvertraute Ressort in Kenntniss setze und der besonderen Sorgfalt der Eisenbahndirektionen die regelrechte, schleunige und rechtzeitige Waarenbeförderung anheimstelle, halte ich es für eine mir sehr angenehme Pflicht, dem Obersten v. Wenndrich meine anfrichtigste Anerkennung für seine energische, diensteifrige und nützliche Thätigkeit auszudrücken, die er bei Erfüllung der ihm von mir auferlegten Aufgabe, den Transport von Getreide und Kohlen zu beschleunigen, entfaltet hat. Das Resultat derselben ist es, dass es gegenwärtig möglich ist, die extraordinären Maassregeln ausser Kraft zu setzen, welche durch die ausserordentlichen Verhältnisse des verflossenen Winters hervorgerufen wurden.

Von der Balkanhalbinsel.

Rumänien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend Umbau des Nordbahnhofes in Bukarest, vorgelegt. Der Bau, dessen Kosten einschliesslich der Anschlussgeleise auf 29 000 000 Frcs. veranschlagt sind, soll in 6 Jahren ausgeführt sein.

Griechenland.

Piräus-Athen-Peloponnes-Eisenbahn. Das Netz der Gesellschaft umfasste zu Ende 1890 die Strecken

Piräus - Athen - Korinth - Diakophto - Patras (230 km), Korinth-Argos-Nauplia (65 km), Argos-Myli (10 km) und Patras-Kavassila-Pyrgos (100 km), zusammen also 405 km. Am 29. August 1891 wurden die Strecken Pyrgos-Olympia (20,5 km) und Kavassila-Lintzi-Kyllenehafen (16,5 km) dem Betrieb übergeben, so dass sich das Netz auf 432 km belief. Im Mai 1892 soll die Zweigbahn Lintzi-Wartholomion (10 km) und gleichfalls im Laufe des Jahres 1892 die von der Regierung gebaute und von der Gesellschaft zu betreibende Zahnradbahn Diakophto-Kalawryta (23 km) eröffnet werden. Die Lieferung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel für die letztgenannte Linie, von der 19,5 km als Reibungs- und 3,5 km als Zahnradbahn hergestellt werden, wurde im Sommer 1890 dem Ingenieur Roman Abt in Luzern übertragen; die grösste Steigung dieser mit 0,75 m Spurweite gebauten Bahn beträgt in den Reibungsstrecken 3,5 %, in den Zahnradstrecken 14,5 %, die schärfsten Krümmungen haben in ersteren 30 m, in letzteren 50 m Halbmesser. Mit dem Bau der Linie Olympia-Krithäna, deren Unterbau von der Regierung herzustellen ist, ist noch nicht begonnen worden. Mit dem Staate und den anderen in Athen mündenden Bahnen ist ein Vertrag wegen Herstellung eines Centralbahnhofes auf dem Platz des 3. September (neben dem Eintrachtsplatz) geschlossen worden. Nachdem die Baukonzession der Internationalen Baugesellschaft von Braine le Comte für die Linie Myli-Kalamata (180 km) im Dezember 1891 wegen der Zahlungseinstellung der Baugesellschaft für verfallen erklärt worden war, übertrug die Griechische Regierung die Vollendung des Baues der Piräus-Peloponnes-Gesellschaft und überliess ihr zugleich die Betriebskonzession für diese Linie. Gegenwärtig befinden sich 103 km davon im Betriebe, nämlich die Strecken Myli-Tripolitza (59 km) und Kalamata-Diawolitzi nebst Zweigbahn nach Nisi (44 km), während das Bindeglied Tripolitza-Diawolitzi (77 km), mit dessen Herstellung sich bereits die frühere Baugesellschaft beschäftigt hat, von der Peloponnes-Gesellschaft gegen eine vom Staate zu zahlende Entschädigung von 3 300 000 Dr. zu vollenden ist. Obwohl zugleich das gesammte vorhandene Material in den Besitz der Gesellschaft übergeht, so reicht doch die vom Staate gezahlte Summe zur Vollendung der Linie nicht aus und die Gesellschaft hat in einer am 25. Januar d. J. abgehaltenen Hauptversammlung, die zugleich den bezüglichen Vertrag mit dem Staate genehmigte, die Schaffung von 10 000 Vorzugsantheilscheinen von je 500 Drachmen Nennwerth beschlossen. Der Ertrag dieser Antheilscheine soll indessen nicht nur zu der im Laufe des Jahres 1892 auszuführenden Vollendung der Linie Myli-Kalamata, sondern auch zur Vervollständigung des Fahrparks dienen.

Die Baukosten der im Betriebe befindlichen 442 km beliefen sich Ende 1891 auf 40 258 720 Dr., von denen 34 056 408 Dr. auf die Strecken Piräus-Patras, Korinth-Nauplia und Argos-Myli (zusammen 305 km), 4 678 312 Dr. auf die Strecke Patras-Pyrgos (100 km) und 1 523 999 Dr. auf die Strecken Kavassila-Kyllene und Pyrgos-Olympia (zusammen 37 km) entfielen. Das Anlagekapital der Gesellschaft besteht a) aus 25 300 000 Dr. Antheilscheinen (hierzu kommen noch die am 25. Januar 1892 beschlossenen 5 Millionen Drachmen Vorzugs-Antheilscheine); b) aus einer bei dem Londoner Bankhause Raphaël & Sohn aufgenommenen ersten Anleihe von 286 000 £, von denen 60 960 £ getilgt sind, so dass sie noch 5 458 870 Dr. beträgt; c) aus einer bei demselben Bankhause aufgenommenen zweiten Anleihe von 240 000 £ oder 6 022 043 Dr. und d) aus einer von der Allgemeinen Hellenischen Kreditbank in Theilschuldverschreibungen begebenen Anleihe von 6 Millionen Drachmen, von denen noch 5 984 000 Dr. zu tilgen sind. Ausser diesen sicher gestellten Schulden im Gesammtbetrage von 17 464 913 Dr. waren Ende 1891 noch 753 550 Dr. schwebende Schulden vorhanden; die Gesellschaft hat übrigens die Absicht, in London eine neue Anleihe von 5 Millionen Drachmen aufzunehmen.

Die Betriebseinnahmen der Bahn beliefen sich bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 418 km auf 3 805 222 Dr. oder 9 103 Dr. für 1 km (gegen 3 302 319 Dr. in 1890); die Betriebsausgaben beanspruchten 2 032 487 (1 884 472) Dr. = 4 862 Dr. für 1 km. Das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme ermässigte sich von 57,06 % in 1890 auf 53,41 % in 1891; die Verwaltung hofft sich 50 % noch mehr zu nähern, glaubt aber einen weiteren Rückgang der Ausgaben nicht in Aussicht stellen zu können, da die Linien der Gesellschaft nicht, wie man sie gewöhnlich zu bezeichnen pflegt, Nebenbahnen sind, sondern Hauptbahnen, denn sie verbinden wichtige Verkehrsmittelpunkte des Hellenischen Königreichs mit dem Auslande und haben einen bedeutenden Personenverkehr. Der Gewinn der Antheilscheine für 1891 wurde einschliesslich der bereits geleisteten Abschlagszahlung auf 8 Dr. für den Antheilschein festgesetzt.

Die Attische Eisenbahngesellschaft, deren sämmtliche Antheilscheine sich im Besitze der Hüttengesellschaft von Laurium befinden, hatte im Jahre 1891 eine Betriebseinnahme von 347 344 Dr., eine Betriebsausgabe von 163 426 Dr. und demnach einen Betriebsüberschuss von 178 918 Dr. Von letzterem beanspruchten die Tilgungen 30 000 Dr. und verschiedene Aufwendungen 14 892 Dr., während 133 650 Dr. (fast 2,5 %) als Gewinn in die Kasse der Hüttengesellschaft flossen und 377 Dr. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Serbien.

Der von den Kammern genehmigte Staatshaushalt für 1892 setzt die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen auf 6 Millionen Dinare (gegen 5 Millionen für 1891), deren Ausgabe auf 3 749 000 (3 300 000) Din. und den Ueberschuss auf 2 251 000 (1 700 000) Din. fest.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juni d. J. wird die neu erbaute Strecke Düren - Kreuzau dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von Düren nach Lendersdorf und Kreuzau und umgekehrt statt.

Der Fahrplan ist folgender:

Düren					
Abf.	8.00 Vorm.	1.45	4.15	9.10	Nachm.
Lendersdorf					
Abf.	8.12 „	1.57	4.27	9.22	„
Kreuzau					
Ank.	8.19 „	2.04	4.34	9.29	„

Kreuzau					
Abf.	7.16 Vm.	12.40	3.24	6.01	9.39 Nm.
Lendersdorf					
Abf.	7.25 „	12.50	3.33	6.10	9.48 „
Düren					
Ank.	7.37 „	1.02	3.45	6.22	10.00 „

Ausserdem werden noch folgende Arbeiterzüge mit IV. Wagenklasse verkehren:

a) Montags bezw. am Tage nach gesetzlichen Feiertagen:

Kreuzau	ab	5.28 Vorm.
Lendersdorf	„	5.37 „
Düren	an	5.49 „

b) am Tage vor einem Sonn- oder Feiertage:

Düren	ab	5.36 Nachm.
Lendersdorf	an	5.47 „
Kreuzau	„	5.55 „

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 23. Mai 1892. (967)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

2. Eröffnung und Schliessung von Stationen.

Mit Ablauf des 9. Juni d. J. wird der Haltepunkt Deimlinger Mühle an der Strecke Köln - Trier geschlossen und an Stelle desselben am 10. Juni d. J. die Haltestelle Daufenbach für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnet.

Zu Daufenbach halten folgende Personenzüge an:

in der Richtung nach Trier:
Abfahrt von Daufenbach 6.26, 10.26 Vorm., 4.49, 8.26 Nachm.;
in der Richtung nach Köln:
Abfahrt von Daufenbach 8.08, 11.40 Vorm., 6.26, 7.46 Nachm.

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 24. Mai 1892. (968)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Vom 1. Juni lfd. J. an wird die Station Zirndorf der Privat - Lokalbahn Fürth-Zirndorf in den Hannover - Bayerischen Verbands - Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen auf Befragen die Güterabfertigungen der Verbandsstationen.

Hannover, den 24. Mai 1892. (969)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Juli 1891 der Nachtrag 2 herausgegeben, welcher Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und auch von denselben käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Mai 1892. (970)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Zielenzig-Meseritz. Am 1. Juni d. J. wird die Eisenbahnstrecke Zielenzig-Meseritz nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die an der genannten Strecke gelegenen Haltestellen Schermeisel, Tempel und Kurzig erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Der Fahrplan für die Strecke Reppen-Rokietnice, an welcher die bezeichneten neuen Haltestellen gelegen sind, ist vom 1. Juni d. J. ab wie folgt, festgesetzt:

20.

Reppen-Rokietnice									Rokietnice-Reppen						
241 G.-Z.	243[1] G.-Z.	245 G.-Z.	253 G.-Z.	247 P.-Z.	249 G.-Z.	251 G.-Z.	Entfernung km	Stationen	240 P.-Z.	250 G.-Z.	242[2] P.-Z.	252 G.-Z.	244[3] P.-Z.	246 G.-Z.	248 G.-Z.
II.—IV. Klasse									II.—IV. Klasse						
		Vm.	Vm.	Vm.	Nm.	Nm.			Vm.	Vm.	Nm.	Nm.	Nm.		
—	—	7.33	8.50	11.12	6.05	9.21	0,0	Abg. Reppen 17 . . . . . Ank.	8.25	10.39	1.49	5.40	8.45	—	—
—	—	7.48	9.06	11.25	6.20	9.37	6,4	Klein-Lübbüchow . .	8.14	10.25	1.34	5.26	8.32	—	—
—	—	8.05	9.23	11.38	6.36	10.54	12,5	Drossen	8.02	10.10	1.18	5.10	8.16	—	—
—	—	8.31	9.48	12.00	6.59	10.24	21,8	Schmagorei	7.38	9.49	12.56	4.38	7.46	—	—
—	—	8.57	10.09	12.44	7.23	10.52	30,3	Zielenzig	7.20	9.19	12.32	4.11	7.19	—	—
—	—	9.24	Vm.	1.11	7.51	—	40,0	Schermeisel	6.59	Vm.	11.54	Nm.	6.34	—	—
—	—	9.49	—	1.34	8.17	—	51,8	Tempel	6.32	—	11.19	—	5.59	—	—
—	—	10.06	—	1.50	8.36	—	58,7	Kurzig	6.16	—	11.04	—	5.43	—	—
—	Vm.	10.22	—	2.03	8.51	—	66,1	Ank. Meseritz . . . . . Abg.	6.03	—	10.47	—	5.26	Nm.	—
—	5.17	10.25	—	2.22	Nm.	—	66,1	Abg. Meseritz 19 . . . . . Ank.	Vm.	—	10.21	—	4.28	10.05	—
—	5.27	10.35	—	2.30	—	—	69,9	Bobelwitz	—	—	10.14	—	4.21	9.56	—
—	5.36	10.44	—	2.39	—	—	73,4	Politzig	—	—	10.06	—	4.13	9.47	—
—	5.57	11.01	—	2.53	—	—	80,2	Betsche	—	—	9.54	—	4.01	9.32	—
—	6.19	11.21	—	3.09	—	—	89,0	Wierzebaum	—	—	9.38	—	3.45	9.00	—
—	6.47	11.44	—	3.32	—	—	97,2	Birnbaum	—	—	9.23	—	3.30	8.41	—
—	7.15	12.10	—	3.53	—	—	107,3	Pruschim	—	—	9.00	—	3.07	7.59	—
—	7.34	12.25	—	4.05	—	—	113,4	Kwiltsch	—	—	8.50	—	2.57	7.46	—
Vm.	7.52	12.41	—	4.18	—	—	120,4	Lubosch	—	—	8.37	—	2.44	7.30	Nm.
5.26	8.22	1.01	—	4.32	—	—	126,2	Pinne	—	—	8.27	—	2.34	7.17	10.10
5.47	8.37	1.19	—	4.47	—	—	134,3	Lubosin	—	—	8.08	—	2.15	6.44	9.52
6.04	8.49	1.34	—	4.59	—	—	140,4	Polko	—	—	7.56	—	2.03	6.29	9.37
6.25	9.04	1.52	—	5.13	—	—	147,4	Kazmierz	—	—	7.44	—	1.51	6.14	9.22
6.43	9.17	2.10	—	5.26	—	—	154,1	Röhrfeld	—	—	7.30	—	1.37	5.54	9.06
6.57	9.28	2.28	—	5.37	—	—	160,5	Ank. Rokietnice . . . . . Abg.	—	—	7.18	—	1.25	5.38	8.51
Vm.	Vm.	Nm.		Nm.							Vm.		Nm.	Nm.	Nm.

[1]) Ab Pinne Personenzug. — [2]) Von Meseritz Gemischter Zug. — [3]) Ab Meseritz Gemischter Zug.

Berlin, im Mai 1892. Königliche Eisenbahndirektion. (MG971)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Mit dem 1. Juni d. J. werden die an der diesseitigen Neubaustrecke Düren-Kreuzau gelegenen Stationen Lendersdorf und Kreuzau, ferner mit dem 10. Juni d. J. die zwischen den Stationen Auw und Cordel gelegene Haltestelle Daufenbach für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie Gütern in die Vieh- usw. und Gütertarife für die Staatsbahnverkehre mit dem Direktionsbezirk Köln (linksrheinisch) einbezogen.

Ueber die Höhe der in Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 28. Mai 1892. (972)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. tritt der 5. Nachtrag zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzungen und Aenderungen zu II. E. d. Entfernungstabellen.
   a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Daufenbach, Kreuzau und Lendersdorf,
   b) anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für die Stationen Kohlscheid und Morsbach bei Aachen, sowie gekürzte Entfernungen für die Stationen Aachen Kölnthor, Haaren und Würselen.
2. Aenderungen der Bestimmungen über die Anwendung der Ausnahmetarife C. und G. Eisenerz usw., E. Basalt, Basaltpflastersteine usw., I. Wegebaumaterialien und L. bestimmte Düngemittel, Erden usw.

Die Entfernungen für Daufenbach treten erst mit dem 10. Juni d. J., dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr, in Kraft.

Das Nähere ist bei den diesseitigen Güterabfertigungsstellen zu erfahren, woselbst auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Köln, den 28. Mai 1892. (973)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 1. Juni 1892 gelangt für den Sächsisch-Thüringischen Gütertarif Heft 1 der Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale, Langenhennersdorf und Tanna der Sächsischen Staatsbahn, welche jedoch für die Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale und Tanna erst am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schönberg-Hirschberg in Kraft treten, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Kalksteinschutt von Eisenberg i/Sachsen-Altenburg nach Gössnitz.

Exemplare des Nachtrags V sind von Ende Mai ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Die im Nachtrag V unter V a enthaltene abgeänderte Bestimmung des Ausnahmetarifs 1 für Holz findet auch für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahn und der Werrabahn Anwendung.

Erfurt, den 24. Mai 1892. (974)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Weingarten i/Württ., Station der schmalspurigen Privatbahn Ravensburg-Weingarten, für Eilgut und Frachtstückgut in den direkten Güterverkehr einbezogen.

Karlsruhe, den 23. Mai 1892. (975)
Generaldirektion.

Zu den vom 1. April 1890 gültigen Staatsbahn-Gütertarifen Hannover bezw. Oldenburg-Breslau werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die Nachträge 6 und 5 herausgegeben, welche u. a. direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Gross-Chelm, Poremba und Taczanow des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und für die Stationen Isselhorst und Woltwiesche des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover enthalten. Die Entfernungen etc. für Gross-Chelm treten jedoch erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Station in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 24. Mai 1892. (976)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891 (Theil II Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1892 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher die Aufnahme neuer Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen enthält. Die noch gültigen Frachtsätze des gleichnamigen Tarifes vom 1. Juni 1883 treten am 1. August 1892 ausser Kraft.

München, den 22. Mai 1892. (977)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main - Umschlagstarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Belgien-Holland betr. Der in Nr. 35 gegenwärtiger Zeitung publizirte Frachtsatz für den Transport von Stammholz, Europäischem, von Sissek nach Kitzingen zu 2 ℳ 46 ₰ per 100 kg hat auch für Eichen- und sonstiges Laubholz-Stammholz, façonnirtes, d. h. mehrkantig abgebeiltes (aber nicht gesägtes) und für die lediglich des Transportes wegen nach dem Durchmesser zersägten oder zerspaltenen sogenannten Wagenschüsse Anwendung zu finden.

München, den 20. Mai 1892. (978)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokal-Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1888 ist der Nachtrag XII erschienen.

Derselbe enthält, ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen etc., Entfernungen für die am 1. Juni d. J. zu eröffnende Haltestelle Langenhennersdorf, sowie für die Verkehrsstellen der neuen Linie Schönberg-Hirschberg a. d. Saale.

Der Tag der Eröffnung dieser Linie wird noch besonders bekannt gemacht werden. Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 23. Mai 1892. (979)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 29. d. Mts. tritt ein Frachtsatz für Beförderung von Gütern des Spezialtarifs III zwischen Werdau und Königsberg-Maria-Kulm von 43 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 24. Mai 1892. (980)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Für die Beförderung von „Hydraulischem Kalk“ (Roman - Cement), in Fässern oder Säcken verpackt und in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, kommt, sofern die Sendungen durch eine in die Fässer eingebrannte oder auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind, mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. zwischen Kiefersfelden und Kufstein einer- und Reichenberg andererseits ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,39 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, den 24. Mai 1892. (981)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von der Planitz.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 18. März, 5. April und 10. d. Mts. veröffentlichen wir, dass die Frachtsätze der Hefte 5 und 6 des Verbandstarifs für den Verkehr mit Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und den in Ungarn liegenden Stationen der Südbahn: Balaton-St. György, Barcs, Boglár, Csáktornya, Czenk, Dinyés, Kanizsa, Kisbér, Lepsény, Martonvásár, Nyék, Sió-Fok, Sopron, Szabad-Batthyan, Szántód, Székesfehérvár, Sziszek, Szombathely, Velencze, Zágráb, Zákány und Zapresic erst vom 15. Juni d. J. ab gelten; bis dahin werden die jetzt gültigen Frachtsätze angewendet.

Dresden, den 24. Mai 1892. (982)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II — Heft 1. Am 1. k. Mts. gelangt für Papier aller Art bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg von Heinrichsthal K. K. Oesterreichische Staatsbahn nach Breslau O. S. Bhf. folgender Ausnahmetarif Nr. 47 zur Einführung:

A. 1,21 ℳ für 100 kg ohne Beschränkung,
B. 1,04 „ „ 100 „ im Rückvergütungswege

unter Beachtung der im Lokaltarif des Direktionsbezirks Breslau enthaltenen Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen. In Betreff des Verkehrs mit den übrigen Breslauer Bahnhöfen und Umschlagsplätzen, sowie Station Oswitz gelten die Bestimmungen des Verbandtarifs Theil II — Heft 1 vom 1./10. 90 Abschnitt C, Seite 18, mit den Zuschlägen der Klasse B für den Ausnahmetarif 47 A und des Spezialtarifs I für den Ausnahmetarif 47 B.

Breslau, den 24. Mai 1892. (983)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbhf. Am 1. Juni d. J. gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover und Magdeburg einerseits und Serbischen, Rumänischen, Bulgarischen und Russischen Schiffsstationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft andererseits mit Umschlag in Wien Donauuferbahnhof, der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer wesentlicher erweiterter Tarif zur Einführung, durch welchen der Tarif für den gleichen Verkehr vom 15. Juli 1887 sammt Nachträgen aufgehoben wird. Der neue, in Frankenwährung erstellte Tarif enthält Frachtsätze für 2 Stückgutklassen, eine Allgemeine Wagenladungsklasse (zu 5 und 10 t) und Artikeltarife für eine grössere Anzahl für die Deutsche Ausfuhr nach den Balkanstaaten vorzugsweise in Betracht kommende Güter. Insoweit in denselben Frachtsätze für einzelne in den Tarif vom 15. Juli 1887 aufgenommene Stationen nicht enthalten sind (Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, Biendorf, Cönnern, Frose, Gröbers des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und einzelne Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Station Nisch der Serbischen Staatsbahnen) — oder Tariferhöhungen gegenüber den früheren Frachtsätzen eintreten, bleiben die bezüglichen Frachtsätze des Tarifs vom 15. Juli 1887 noch bis 1. August d. J. in Geltung. Der neue Tarif ist zum Preise von 1,25 ℳ durch Vermittelung der Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 24. Mai 1892. (984)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Im Binnenverkehr, sowie im Wechselverkehr mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen, ferner im Wechselverkehr mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn und im Nordostseeverbande hat die Position: „Schnittholz“ im Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Wirksamkeit folgende, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung erhalten:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet;

a) kantiges, als, Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites als, Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Altona, den 25. Mai 1892. (985)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Erlabrunn in den Ausnahmetarif 6 für Schleifholz einbezogen. Die Sätze für Erlabrunn ergeben sich durch Anstoss von 2 ₰ für 100 kg an diejenigen für Erla.

Dresden, den 24. Mai 1892. (986)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zu den Tarifen (Heft I—IV) für den Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 16 (Gaskoks) und Nr. 23 (Düngemittel usw.), Einführung des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Stückgüter zur Ausfuhr über See, sowie Berichtigungen usw.

Die im Nachtrag V zum Tarifheft I enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 (Düngemittel usw.) für Ludwigshafen a. Rhein gelten auch gleichzeitig unter Hinzurechnung von 0,03 ℳ für 100 kg für den Verkehr mit der Station Mannheim der Badischen Staatsbahnen.

Die Tarifnachträge sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 23. Mai 1892. (987)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni 1892 treten im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau zwischen der für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffneten Haltestelle Alt-Eiche der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und den Stationen des Direktionsbezirks Breslau sowie Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 18. Mai 1892. (988)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt am Main-Berlin. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Ausser Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften enthält derselbe neue Entfernungen für die Haltestellen Tempelhof Rangirbahnhof und Albungen, für die an der Neubaustrecke Weilburg-Laubuseschbach belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und für die Stationen Dolgelin, Hengelsberg, Kerkwitz, Kunersdorf bei Kamenz, Kurzig, Peitz-Forsthaus, Schleife, Schermeisel und Tempel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen des letztgenannten Bezirks infolge Wegabkürzung.

In den Ausnahmetarifen Nr. 2—7 und Nr. 10, 12 und 13 sind verschiedene Ergänzungen vorgenommen und der Ausnahmetarif 18 für Getreide etc. neu zur Einstellung gelangt.

Die seither für die Station Gemünden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. gültigen besonderen Stückgutfrachtsätze kommen mit dem 15. Juli d. J. in Wegfall.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 25. Mai 1892. (989)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Zuckerrübensamen.) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1892 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892 werden im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze eingeführt:

	Bei Frachtzahlung für mindestens	
Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly) und	5 000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (Oest.-Ung. St. E. G.)	90,30	82,80
Krzenowitz (K. F. J. B.) . . } Křenowitz T. B. (Oe.-Ung. St. E. G.) }	89.60	82,10

Für diese Sendungen sind die Bestimmungen des Tarifs, Theil I für den Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband maassgebend.

Wien, am 16. Mai 1892. (990)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Aufhebung des Tarifes Theil II Heft 1 für den Güterverkehr zwischen den gesellschaftlichen Oesterr. Linien einerseits u. den ehemaligen gesellschaftlichen Ungar. Linien andererseits. Der Gütertarif zwischen Stationen der gesellschaftlichen Oesterr. Linien exkl. jener der Strecken Wien-Bruck a. d. L. und Wien - Marchegg einerseits u. Stationen der ehemaligen gesellschaftlichen Ungar. Linien andererseits vom 1. Dezember 1888 nebst den Nachträgen I, II u. III wird mit Ende Juli d. J. ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 24. Mai 1892. (991)

Französisch-Rumänischer Güterverkehr. Nachtrag I zum Tarife vom 15. März 1882. Zu dem vom 15. März 1882 gültigen Tarife für den Französisch-Rumänischen Güterverkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze, durch welche jene auf Seite 8 des Haupttarifes aufgehoben werden.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 5 kr. = 10 cts. erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1892. (992)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

---

5. Personen- und Güterverkehr.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages X zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Lokalbahnstrecke Krasna-Roznau, worüber eine eigene Kundmachung erfolgt, tritt zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag X in Wirksamkeit, welcher die für die Lokalbahnstrecken Weisskirchen - Krasna und Wall. Meseritsch - Wsetin mit der Flügelbahn Krasna-Roznau maassgebenden Bestimmungen und Tarife, sowie die Tarife für die mit 1. März 1892 für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Haltestelle Stachenwald der Lokalbahn Zauchtel-Fulnek enthält.

Dieser Nachtrag kann im kommerziellen Büreau sowie in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn zum Preise von 6 kr. Oe. W. pro Stück bezogen werden.

Wien, den 24. Mai 1892. (993)

---

6. Verdingungen.

Ausschreibung auf Lieferung von Weichen und Weichenmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von: a) 180 Stück einfachen Weichen, 20 Stück Kreuzungsweichen, b) 260 Flussstahl-Herz- und Kreuzungsstücken, c) 129 t Weichenzungenschienen aus Flussstahl, 100 t Flussstahlschienen zu Backenschienen, 45 t Radlenker aus Flussstahl und d) 17 t verschiedenen Unterlagsplatten zu Weichen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine am Freitag, den 17. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 3 ℳ für a, je 1 ℳ für b und c und 50 ₰ für d in baar oder in Postmarken à 10 ₰ entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 24. Mai 1892. (994)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

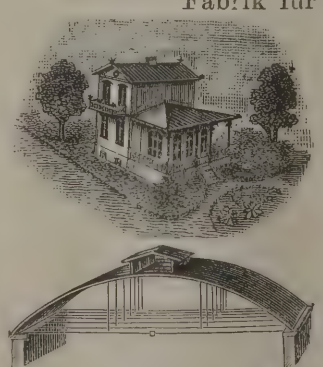
II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Patente für Lokomotivbau
werden zum Ankauf, Verwerth. oder geg. Gewinnbetheil. des Erfinders von der **Märkischen Lokomotiv - Fabrik in Schlachtensee** gesucht.

Ein im Amte befindlicher Eisenbahn-Stations- und Güter-Vorsteher, 35 Jahre alt, sucht Stellung als Betriebs- oder Verkehrs-Controleur bei einer Privat-Eisenbahn. Gefällige Offerten M. H. 707 bis 15. Juni cr. Hauptpostlagernd Königsberg i Pr. erbeten.

Flaggen und Dekorations-Artikel.
Reinecke's Fahnenfabrik, Hannover.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Hoppe & Roehming in Halle a. Saale, betr. Asphalt-Isolir- und -Bau-Materialien, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 43. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Juni 1892.

Inhalt:

Zur Ausbildung der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten.
Die Einführung einer einheitlichen Zeit für das Deutsche Reich.
Vereinsmittheilungen:
Uebereinkommen, betr. die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereins-Wagenübereinkom.).
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Betriebsergebnisse im April d. J.
Verspätungen im März d. J.
Betriebseröffnungen.
Bezeichnung und Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Preussische Staatseisenbahnen: Personenbeförderung.
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
Dortmund-Gronau-Enscheder E.
Halberstadt-Blankenburger E.
Hessische Ludwigsbahn.
Weimar-Geraer Eisenbahn.
Stargard-Cüstriner Eisenbahn.
Direkte Personen- und Gepäckabfertigung.
Projekt: Blankenburg-Thale.
Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen.
Frankfurter Strassenbahn.
Kieler Strassenbahn.
Kölnische Strassenbahn.
Grosse Berliner Pferde-E.-Ges.
Aus Russland:
Imatrabahn.
Eisenbahnbauten.
Zählung des rollenden Materials.
Einführung von Speisewagen und Schlafwagen III. Klasse.
Ministerium der Verkehrsanstalten: Ingenieurkonseil.
Aus Belgien:
Nationale Nebenbahngesellsch.
Antwerpen-Genter Eisenbahn.
Hasselt-Maeseycker Eisenbahn.
Ostbelgische Eisenbahn
Eecloo-Genter Eisenbahn.
Braine-Genter Eisenbahn.
Aus Frankreich:
Reisevergünstigung für Angehörige der Land- u. Seemacht.
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärungen.
Eisenbahn-Neubauten in Paris.
Schnellzugs-Verkehr Bordeaux-Lyon.
Die Lage ausländischer Eisenbahngesellschaften.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 10/5. 92.)
Kartenwerke:
Friedrich's Atlas der Eisenbahnen Europas. Abth. I. Deutschland und Luxemburg.
Personalnachrichten:
Preussen.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Zur Ausbildung der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten.

Die Frage der Ausbildung höherer Eisenbahn-Betriebsbeamten ist in neuester Zeit wieder lebhafter erörtert, so auch in dieser Zeitung. Die Verfasser der bezüglichen Aufsätze sind darüber einig, dass die jetzige Ausbildung eine unzureichende, zum Theil sogar eine sehr unzureichende ist, und wer, dem Gelegenheit gegeben ist, selbst als Eisenbahn-Oberbeamter zu wirken und der sich den Wahrnehmungen in dieser Hinsicht nicht verschliesst, könnte das Bedürfniss einer zweckmässigeren Ausbildung leugnen.

Ist aber das Bedürfniss erst einmal erkannt, erkannt auch der schwache Punkt in der bisherigen Ausbildung, dann, so hoffen wir, wird auch bald an die Beseitigung des Mangels herangegangen werden. Fraglich erscheint nach den bisher in dieser Angelegenheit jüngst erfolgten Veröffentlichungen indess noch, ob die schwache Stelle wirklich oder doch in ihrem ganzen Umfange erkannt ist; wenigstens lassen die zur Abhilfe vorgeschlagenen Mittel vermuthen, dass über den Grund des zugestandenen Uebels noch nicht volle Klarheit herrscht.

Anerkannt ist allgemein, dass die höheren Beamten, vielleicht mit Ausnahme der maschinentechnischen, vor ihrer Verwendung in ausführenden Stellungen nicht vertraut genug sind mit den Obliegenheiten, den Gepflogenheiten usw. der untergebenen Dienststellen, und dass daraus wenigstens in den ersten Jahren, meistens aber dauernd eine gewisse Unsicherheit entspringen muss, die infolge der nothwendigen Anfragen bei den unteren Dienststellen, zu vielem Schreibwerk, dann aber auch zu falschen, kostspieligen Anordnungen, zu dem Ueberwiegen des Einflusses der Sekretäre Veranlassung gibt. Aber was nicht allgemein anerkannt ist, was aber in dem, in Nr. 10 S. 99 d. Ztg. enthaltenen Aufsatze über den „Werth der Persönlichkeit im Eisenbahnbetriebe . . .“ ausgesprochen und von uns schon früher an anderem Orte[1]) ausgeführt wurde, das ist einestheils die Verquickung der Bauverwaltung (bautechnischen wie maschinentechnischen) mit der Betriebsverwaltung und anderentheils die geschichtlich zu erklärende, aber innerlich nicht begründete Trennung der Betriebs- oder Verwaltungsbeamten — denn die Betriebsbeamten im gebräuchlichen Sinne sind, wie in dem angezogenen Aufsatze ganz richtig ausgeführt wird, ebenso Verwaltungsbeamte wie die den Verkehr im engern Sinne leitenden — in rechtsverständige, bau- und maschinentechnische. Und doch haben gerade diese Verhältnisse dazu beigetragen, das Gefühl aufkommen zu lassen, dass es auf die Dauer ohne Schädigung

[1]) Deutsche Bauzeitung S. 580 Jahrg. 1887.

nicht so weiter gehen kann wie bisher. Jedem Eingeweihten muss es klar sein, dass der Verkehr und Betrieb ein Ganzes ist, das man nicht willkürlich oder nach Maassgabe einzelner dabei vorkommender Verrichtungen in Theile zerlegen kann und nur dass dieses geschehen, dass ein als Ganzes zu Behandelndes von Beamten verwaltet wird, welche sich nur je auf die Behandlung eines Theiles des Ganzen verstehen, hat mit der Zeit, d. h. bei den ins Grosse gewachsenen Eisenbahnen, dahin führen müssen, dass die Verwaltungen nicht mehr den an sie zu stellenden Anforderungen so vollauf zu genügen imstande sind[2]), wie es bei kleineren Verhältnissen noch der Fall war. Naturgemäss treten diese Uebelstände bei derjenigen Verwaltungseinrichtung am stärksten zu Tage, bei welcher den einzelnen, den Betrieb leitenden Behörden (Betriebsämter, Oberbahnämter, Verkehrsabtheilungen der Direktionen usw.) ein, wenigstens dem Buchstaben nach allein verantwortlicher Beamter vorsteht und die übrigen Oberbeamten nur Hilfsarbeiter sind: denn einer der drei Richtungen kann der Leiter nur angehören, ihm steht aber doch das Recht zu, auch in Angelegenheiten bestimmend einzugreifen, die nicht in sein Fach fallen und je selbständiger ein Leiter denkt, je mehr glaubt er durch Erhorchen hier, durch Erhorchen da die ihm ursprünglich ganz fremden Gebiete sich vertraut gemacht zu haben, desto geringeren Einfluss werden die unterstellten Hilfsarbeiter der anderen Fachrichtungen erlangen, zumal wenn sie aus naheliegenden Gründen allzeit friedliches Nachgeben der Geltendmachung ihrer eigenen Ansicht vorziehen.

Nun lässt sich aber die Verschmelzung der jetzt getrennten Fächer in eins, in das der Eisenbahnverwaltungsbeamten im weiteren Sinne des Wortes leicht vornehmen. Abgesehen von dem eigentlichen Wissen eignen sich das Studium der reinen Mathematik wie der angewandten, wie sie bei den technischen Fächern zur Geltung kommt und das Studium der Rechtswissenschaften gleichermaassen für eine formale Bildung des Geistes und es würde in dieser Beziehung nicht viel darauf ankommen, ob von der einen oder der anderen Wissenschaft etwas mehr oder weniger verlangt wird. In sachlicher Hinsicht muss aber entschieden das technische und zwar im besonderen das maschinentechnische Wissen vorherrschen oder die Grundlage bilden. Die Eisenbahn ist doch in erster Reihe ein Frachtgeschäft, das Wesentlichste beim Eisenbahnbetriebe ist und bleibt daher die Zugförderung und dabei kommen in technischer Beziehung hauptsächlich die Betriebsmittel und deren Leistungsfähigkeit, ausserdem die Leistungen der mechanischen Anlagen (Wasserstationen, Gasanstalten, Krahne, Centesimalwaagen, elektrische Anlagen, Signalanlagen) in Betracht.

Hier treten wir nun in Widerspruch mit dem Verfasser des oben beregten, sonst ganz den diesseitigen Ansichten entsprechenden Aufsatzes, der die Wichtigkeit des technischen Wissens ganz unbedingt unterschätzt, wenn er (auf Seite 100 Spalte 2 Zeile 23 ff.) sagt:

„Dazu (zu der Thätigkeit eines Betriebsbeamten) bedarf es wohl auch gewisser technischer Kenntnisse, namentlich auf dem Gebiete des immer schwieriger sich gestaltenden Signalwesens, aber keinenfalls in einem Umfange, der ein eigenes technisches Studium erfordern würde.“ Ja, wenn das Signalwesen der schwierigste Punkt wäre, dann allerdings müsste man obigem zustimmen; aber dass dies nicht der Fall ist, dass in erster Stelle die Lokomotive steht, ohne welche überhaupt (abgesehen von elektrischen Bahnen, wo dann die feststehenden Kraftmaschinen und die Dynamomaschinen usw. wieder voran stehen) kein Betrieb in grösserem Umfange möglich ist, dass es nothwendig ist, dass ein Frachtführer sein Fuhrwerk genau kenne, das wird jeder Unbefangene zugeben müssen, wie er, wenn er einigermaassen mit dem Betriebe vertraut ist, zugestehen muss, dass die Wirthschaftlichkeit des Betriebes zum grössten Theil bedingt wird durch die sachgemässe Ausnutzung der Triebkraft und dass es die Mathematik ist, mit deren Hilfe nur man auch im Eisenbahnbetriebe Fragen zu lösen imstande ist, die sich sonst der Beantwortung entziehen.[3]) Wollte man England und Amerika, wie es in jenem Aufsatze geschehen ist, zum Vergleiche heranziehen, dann könnte man aus den Einrichtungen jener Länder ebenso gut einen Beweis herleiten gegen die Nothwendigkeit der Ausbildung der Eisenbahn-Verwaltungsbeamten auf rechts- und staatswirthschaftlichem Gebiete, in dem Sinne, wie er in Deutschland verstanden wird. Hier gilt auch das: „Andere Länder, andere Sitten“.[4])

Wird nun aber zugestanden, dass die Ausbildung eines höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten im wesentlichen zweckmässig eine theoretisch technische und rechtswissenschaftliche bezw. staatswissenschaftliche sei, dann wird die Nothwendigkeit der Schaffung besonderer Eisenbahn-Hochschulen verneint werden müssen; es genügen die vorhandenen Hochschulen, denen nöthigenfalls noch einige geeignete Lehrkräfte einzufügen sein würden.

Kann bei dem für die vorliegenden Zwecke erforderlichen Umfange der technischen Ausbildung zunächst das sogenannte Elevenjahr (der Maschinentechniker) fortfallen, so wird ohne Verlängerung der jetzigen Studienzeit schon 1 Jahr frei für die Rechtswissenschaften und für die schon jetzt auf verschiedenen Universitäten vorgesehenen eisenbahnfachlichen Vorlesungen und 1 weiteres Jahr lässt sich für diese Fächer durch Abkürzung des technischen Studiums auf 3 Jahre gewinnen.[5]) Der angehende Eisenbahn-Verwaltungsbeamte hätte somit zunächst 3 Jahre auf einer technischen Hochschule und darauf 2 Jahre an einer Universität den Studien obzuliegen. Ausserdem wäre demselben vorzuschreiben, dass er 4 Monate auf die Ausbildung als Lokomotivführer und 6 Monate auf eine praktische Beschäftigung in einer Lokomotiv- bezw. anderen Maschinenfabrik zu verwenden hätte in der Voraussetzung, dass hierzu je 2 Monate der 3 Monate währenden grossen akademischen Ferien benutzt werden können.

Die erste Prüfung der Anwärter für den höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienst wäre in 2 Abschnitten: je nach Beendigung der Studien auf der technischen Hochschule und der Universität abzulegen.

Nach bestandener Prüfung würden die Eisenbahnbeflissenen je mindestens 1 Jahr im Lokomotivbetriebsdienste, im Stationsdienste und im Güterabfertigungsdienste in der Stellung von Gehilfen der Vorsteher grösserer Dienststellen (und zwar vielleicht immer $^1/_2$ Jahr unbesoldet, $^1/_2$ Jahr besoldet) zu beschäftigen sein, worauf ihre Verwendung als Gehilfen der höheren Beamten in den verschiedenen oberen Behörden bis zur Anstellung bezw. Ernennung zum Betriebsinspektor oder wie man sie sonst nennen will, zu folgen hätte. Vor allen Dingen aber würden jene Anwärter längere Zeit in einer ähnlichen Stellung zu beschäftigen sein, wie sie heute die Kontroleure[6]) (Verkehrs- und Betriebskontroleure) bei den Betriebsämtern der Preussischen Staatsbahnen inne haben, in der sie ohne besondere eigene Verantwortung viel Gelegenheit haben zu lernen und auch schon zu nützen.

Wenn es überhaupt für nothwendig gehalten wird, der ersten wissenschaftlichen noch eine zweite mehr eisenbahn-

---

[2]) Dass auch noch andere Ursachen in dieser Richtung wirken, wie z. B. der Mangel der r a s c h e n Anpassungsfähigkeit der sonst empfehlenswerthen Staatsbahnverwaltungen, kann hier nicht weiter ausgeführt werden.

[3]) Siehe z. B. Launhardt über Tarifbildung.

[4]) In neuerer Zeit wird unseres Erachtens viel zu viel auf N a c h a h m u n g fremdländischer Einrichtungen gedrungen, als ob Amerika z. B. auch eine Ober-Rechnungskammer hätte und dortige Einrichtungen ohne weiteres für uns passten.

[5]) Da es sich im wesentlichen um die theoretische Ausbildung handelt, werden die Uebungen im Zeichnen und Entwerfen beschränkt werden können, wodurch Zeit gewonnen wird.

[6]) Dass man heute schon den Ausweg einschlagen sollte, die Anwärter für höhere Beamtenstellen als Kontroleure zu beschäftigen, ist diesseits schon früher a. a. O. empfohlen.

fachliche Prüfung folgen zu lassen, dann würde solche zweckmässig nach Ablauf der 3jährigen Beschäftigung bei den unteren Dienststellen vorzunehmen sein. Wir halten indess eine derartige Prüfung nicht mehr für angebracht[7]), weil in ihr sich doch nicht darthun lässt, ob der Prüfling die zum Eisenbahnverwaltungs-Beamten nothwendigen Eigenschaften besitzt. Nachdem ein Anwärter 3 Jahre im äusseren Dienste thätig gewesen ist, muss es der vorgesetzten Behörde auch ohne Prüfung klar sein, ob eine Beförderung in höhere Stellen rathsam ist oder nicht. Da muss sich schon gezeigt haben, ob jener einen klaren Blick hat, ob er sich rasch und sicher zu entscheiden weiss, ob er mit den Untergebenen umzugehen versteht, ob er fleissig ist — denn fleissiger muss ein Betriebsbeamter sein, als es heute oft von jüngeren Herren für standesgemäss gehalten wird — ob er gesunde Nerven hat, die Aufregungen des Betriebsdienstes zu ertragen usw. Wie man heute die Oberbeamten nicht mehr beim Uebergange von einer Stelle zu einer höheren prüft, so wird man in vorliegendem Falle die Prüfung, weil zwecklos, auch unterlassen können.

Zum Schluss noch ein Wort über die Trennung der Bauverwaltung von der Betriebsverwaltung. Nach diesseitigem Ermessen können beide Theile nur dabei gewinnen, sie würde daher zweckmässig sein; ob sie ausführbar ist? Wir meinen ja! sind sogar der Meinung, dass die Eisenbahnen ganz ohne eigene Bauverwaltung sich behelfen könnten oder doch mindestens insoweit, als es sich um Herstellung neuer Bahnen, neuer Betriebsmittel, neuer mechanischer Anlagen handelt. Der Antheil, welchen die Privattechnik an der Ausbildung und Vervollkommnung der Eisenbahnanlagen und Ausstattungen bisher gehabt hat, ist kein geringer und es ist nicht zu bezweifeln, dass sich ausserhalb der Eisenbahnverwaltung stehende Techniker und Unternehmer zur Genüge finden würden, die Aufgaben rasch und mit Erfolg zu lösen, welche ihnen von den Eisenbahnen gestellt werden müssten, sofern diese eigene Bauverwaltungen nicht mehr hätten. Aber geht man auch nicht so weit, die Eisenbahn-Bauverwaltung ganz beseitigen zu wollen, so wird doch eine Trennung von der Betriebsverwaltung möglich und wie schon gesagt rathsam sein.

Die Techniker als gute Konstrukteure und zugleich als gute Betriebs- bezw. Verwaltungsbeamte auszubilden, ist, wie die Erfahrung gezeigt hat, nicht mehr möglich, also trenne man und lasse die Baubeamten dauernd beim Bau, die Betriebsverwaltungs-Beamten dauernd im Betriebe. X.

[7]) Wenn wir diese Ansicht aussprechen, so sind wir uns bewusst, dass kein Geringerer als M. von Weber uns darin beistimmen würde, der s. Zt. seine Stimme gegen die vielen Prüfungen erhoben hat.

Die Einführung einer einheitlichen Zeit für das Deutsche Reich.

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung für Deutschland, welcher mit einer eingehenden Begründung dem Bundesrath zugegangen ist, hat folgenden Wortlaut:

Die gesetzliche Zeit in Deutschland ist die mittlere Sonnenzeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich; das Gesetz soll (nach dem Entwurf) mit dem 1. April 1893 in Kraft treten.

In der Begründung wird ausgeführt, dass bei der Schnelligkeit des Verkehrs, die durch Eisenbahnen, Telegraphen und Fernsprecher vermittelt wird, sich das Bedürfniss nach einer einheitlichen Zeitbestimmung für grössere Ländergebiete ergeben hat. Im Telegraphenverkehr ist die Einheit innerhalb Deutschlands schon durchgeführt, bei den Eisenbahnen besteht im inneren Dienst schon seit 1890 die Einheitszeit (Mitteleuropäische Einheitszeit, M. E. Z.); seit dem 1. April d. J. ist sie für den äusseren Dienst in Bayern, Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen eingeführt; zum 1. April 1893 soll sie auch auf den Preussischen, Sächsischen und Hessischen Bahnen eingeführt werden. Im allgemeinen kann hiernach die Einführung der Einheitszeit vom 1. April 1893 ab für die Eisenbahnen in Deutschland als abgeschlossen gelten. Weiter heisst es in der Begründung:

Würde jedoch die Einführung der Einheitszeit auf den Eisenbahndienst beschränkt, so würde der Missstand herbeigeführt werden, dass überall — abgesehen von den wenigen Orten, die der 15. Längengrad selbst durchzieht — die Eisenbahnzeit von der für das gesammte bürgerliche Leben maassgebend bleibenden Ortszeit mehr oder weniger abwiche. Eine höchst nachtheilige Verwirrung würde die Folge sein, namentlich würden für die einerseits mit den Eisenbahnen in nächster Beziehung stehende und andererseits mit dem bürgerlichen Leben eng verwachsene Postverwaltung geradezu unleidliche Zustände hervorgerufen werden. Die Reichs-Postverwaltung hat deshalb in den Süddeutschen Landestheilen, in denen am 1. April d. J. die Mitteleuropäische Zeit im äusseren Eisenbahndienste zur Einführung gelangt ist, diese Zeit auch ihrerseits angenommen und die Reichs-Telegraphenverwaltung zu dem gleichen Zeitpunkt dieselbe Einheitszeit im Reichs-Telegraphengebiete eingeführt.

Die Frage, ob die Einführung einer Einheitszeit für das bürgerliche Leben in Deutschland an sich zweckmässig sei, ist vielfach in der Oeffentlichkeit erörtert worden. Wenn als Einheitszeit für Deutschland die allein in Betracht kommende mittlere Sonnenzeit des 15. Längengrades östlich von Greenwich gewählt wird, so ist es ein besonders günstiger Umstand, dass dieser Meridian — eine Zeitstunde östlich von Greenwich — Deutschland nahezu in der geographischen Mitte schneidet; er zieht 6 Zeitminuten östlich von Berlin annähernd über Stargard, Sorau und Görlitz; die Ostgrenze des Reiches ist 31 Minuten, die Westgrenze 36 Minuten von ihm entfernt. Während die überwiegende Mehrzahl der laut gewordenen Stimmen in der Einführung dieser Einheitszeit auch für das bürgerliche Leben in Deutschland einen Fortschritt erblickt, sind allerdings auch Bedenken gegen dieselbe erhoben. Es ist besonders geltend gemacht, dass die durch die Sonnenzeit bedingte natürliche Tageseintheilung von altersher die Grundlage für eine Menge von Lebensgewohnheiten und für die Regelung der Thätigkeit auf zahlreichen Arbeitsgebieten bilde. Wenn für kleinere Länder die Anwendung einer Einheitszeit ohne Nachtheil sein möge, so würde die verhältnissmässig erhebliche Ausdehnung Deutschlands über fast 17 Längengrade bei Einführung einer mittleren Einheitszeit bedeutende Verschiebungen der jetzt üblichen Tageseintheilung verursachen, die an den äussersten westlichen und östlichen Grenzen mehr als eine halbe Stunde betrügen. Dazu komme die periodisch bis zu 16 Minuten steigende Ausgleichung der wahren Sonnenzeit gegen die mittlere Zeit. Etwa ein Drittel der Bevölkerung würde eine Zeitverschiebung von mehr als 20 Minuten erleiden, was störend auf die jetzigen gewohnten Verhältnisse einwirken müsste. Namentlich für die landwirthschaftliche Thätigkeit werde stets die wirkliche Sonnenzeit maassgebend bleiben müssen. Auch für die astronomische Wissenschaft sei die Beibehaltung der verschiedenen Ortszeiten von Bedeutung. Durch Einführung einer Einheitszeit würden im wesentlichen nur dem kleineren Theile des Publikums Vortheile gewährt werden, welcher Reisen unternehme und künftig nicht mehr seine Uhr nach der mittleren Zeit seines jeweiligen Aufenthaltsortes zu stellen brauche.

Diesen Bedenken gegenüber ist darauf hinzuweisen, wie unvergleichlich viel grössere Aenderungen in der Eintheilung der Tageszeit und den damit zusammenhängenden Lebensgewohnheiten sich im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte ohne Schwierigkeit und zu allgemeiner Befriedigung vollzogen haben. Für die landwirthschaftlichen Arbeiten wird zwar unter allen Umständen das Tageslicht maassgebend bleiben, aber gerade, weil dies der Fall, beginnt und endigt der Landwirth seine Arbeit im Sommer und Winter zu ganz verschiedenen Stunden und legt wenig Werth auf die Zeitangaben der Uhren; er wird Abweichungen bis zu einer halben Stunde kaum bemerken, auch etwas grössere Verschiedenheiten nicht nachtheilig empfinden. Ferner finden bei der Landbevölkerung sowohl der Schulunterricht als die Mittagsmahlzeit in vielen Gegenden Deutschlands um 1—2 Stunden früher statt als im Winter, auch wird von der während einiger Wintermonate etwa erforderlich werdenden geringen Verschiebung der bisher für den Schulunterricht festgesetzten Anfangszeiten nur ein kleiner Theil — etwa ein Viertel bis ein Fünftel — der Bevölkerung Deutschlands betroffen werden. In den Industriegegenden wird vielfach ein Unterschied, ob die Arbeit bei Tageslicht oder bei künstlicher Beleuchtung ausgeführt wird, nicht gemacht, und in diesem Fall bleibt es sich gleich, wann der Mittag angenommen wird; in grösseren Städten, wo der Schulunterricht, die Büreauarbeiten usw. meist ununterbrochen vor der Hauptmahlzeit erledigt werden, kommt es ebenfalls nicht darauf an, ob die Mittagsstunde etwas früher oder später fällt.

Als ein Beispiel dafür, wie geringe Bedeutung man Abweichungen von der Sonnenzeit im gewöhnlichen Leben beimisst, kann angeführt werden, dass die Gerichtsuhren mit Rücksicht auf die vorgeladenen Personen gewöhnlich eine um 10 Minuten spätere Zeit angeben, und dass in vielen Ortschaften die Uhren nicht nach der die Ortszeit zeigenden Bahnhofsuhr, sondern bis zu 15 Minuten und mehr, je nach der Entfernung des Bahnhofs, vorgestellt werden.

Wenn auf die geringe Zahl der Reisenden hingewiesen wird, welche die Vortheile der Einheitszeit geniessen würden, so ist daran zu erinnern, dass nach der Statistik auf jeden Bewohner Deutschlands im Durchschnitt gegen 9 Reisen im Jahre entfallen, und es ist zu bedenken, dass es sich für die Reisenden nicht nur um Annehmlichkeiten, sondern um die erhöhte Sicherheit der Beförderung handelt . . . .

Ferner ist auf die Vortheile hinzuweisen, welche die neue Einrichtung nicht nur im Verkehrsleben, sondern auch in anderen Beziehungen mit sich bringt, so auf dem Rechtsgebiete bei Feststellung der Zeit rechtlich erheblicher Thatsachen, in wissenschaftlicher Hinsicht bei der Beobachtung unvorhergesehener Naturereignisse usw. Die Astronomie wird die Umrechnungen in die Ortszeiten, soweit sie erforderlich, ohne Schwierigkeit in Ruhe vornehmen können, während die Beamten der Verkehrsanstalten beim Nebeneinanderbestehen zweier Zeiten zu einer fortwährenden Umrechnung in der Hast der Geschäfte genöthigt sind. In Frankreich ist die Einführung der Einheitszeit auch vom wissenschaftlichen Standpunkte warm befürwortet worden.

Auch die seinerzeit von den Kaiserlichen Missionen in den Europäischen Staaten und den Vereinigten Staaten von Amerika erforderten Berichte über die in den betreffenden Ländern zur Anwendung gekommene Normalzeitbestimmung besagen, dass nach damit gemachten Erfahrungen Belästigungen irgend welcher Art nicht empfunden worden sind und ihre Einführung sich anstandslos vollzogen hat.

Jedenfalls ist die Veränderung für den grössten Theil Deutschlands so wenig beträchtlich, dass man zuversichtlich behaupten kann: es wird keiner langen Gewöhnung bedürfen, um den Begriff der Ortszeit und das Verständniss des Unterschiedes zwischen Ortszeit und Einheitszeit für breite Volksschichten ebenso der Vergessenheit anheimfallen zu lassen, wie dies in England, Schweden und Japan, welches seit dem 1. Januar 1888 die Zonenzeit angenommen hat, geschehen ist.

Je länger die Oeffentlichkeit sich mit der Frage beschäftigt hat, desto mehr sind die anfänglich aufgetauchten Bedenken zurückgetreten und die überwiegenden Vortheile der Neuerung in weiten Kreisen anerkannt worden. So hat noch neuerdings auch der Deutsche Handelstag die Ausdehnung der Einheitszeit auf das gesammte bürgerliche Leben für dringend geboten erklärt. Verschiedene grössere Vereine haben sich schon früher in derselben Weise ausgesprochen.

Inzwischen ist schon jetzt als entschieden anzusehen, dass auf dem Gebiet des gesammten Verkehrswesens die neue einheitliche Zeitrechnung durchweg zur Einführung gelangen wird.

Wenn mit dieser Thatsache gerechnet wird, so ist damit für die Bejahung der Frage, ob die Einführung der neuen Einheitszeit auch für das gesammte bürgerliche Leben in Deutschland geboten erscheine, dass entscheidende Moment gegeben. Selbst diejenigen, welche der Annahme derselben für den geschäftlichen und sonstigen Verkehr widerstreben, werden einräumen müssen, dass das Nebeneinanderbestehen zweier von einander verschiedener Zeitrechnungen mit grossen Unzuträglichkeiten verbunden und auf die Dauer schwer zu ertragen sein würde.

Es wird dann die Nothwendigkeit der gesetzlichen Regelung der Frage dargelegt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Vereins-Wagenübereinkommen). Von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen der IV. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch denselben werden die Nachträge II und III (Dezember 1890 und Oktober 1891) aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1757 vom 19. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 24.—28. v. Mts.).

Nr. 1839 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 1875 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat April d. J.

Die vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für die 71 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betrieb waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 037,90 km, folgendes: Im Monat April d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 28 774 980 ℳ. oder 4 243 340 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 791 ℳ. oder 16,15 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 63 573 804 ℳ. oder 3 731 857 ℳ. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 721 ℳ. oder 6,42 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres. In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 23 447 253 ℳ. oder 3 483 456 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 796 ℳ. oder 16,20 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 54 209 643 ℳ. oder 2 894 877 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 809 ℳ. oder 6,12 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 16 440 189 ℳ. oder 482 988 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 382 ℳ. oder 2,85 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 36 291 505 ℳ. oder 1 592 517 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 207 ℳ. oder 4,35 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Verspätungen im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat März d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 531,46 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 852 Schnellzüge, 1 132 Personenzüge und 315 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2299. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 136 872 Zugkm bezw. 271 427 652 Achskm gegen 14 209 247 Zugkm bezw. 251 139 438 Achskm im Vormonat und gegen 14 327 954 Zugkm und 273 876 699 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 691 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 608 Verspätungen zur Last fallen gegen 1 556 im Vormonat und 2 431 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 106 bezw. auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 64 = 38 v. H. weniger als im Monat März des Vorjahres und 4 = 4 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 3 = 33 v. H. weniger als im Monat März des Vorjahres und so viele weniger wie im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 1 963 Anschlüsse versäumt (gegen 2 160 in demselben Monat des Vorjahres und 1 717 im Vormonat). Bei 6 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind diejenigen Bahnen, auf welchen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zug- und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Mecklenburgische Südbahn, die Braunschweigische Landeseisenbahn und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Halberstadt-Blankenburger Bahn, die Mecklenburgische Südbahn und die Bahnen im Bezirke der

Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg an die ungünstigsten Stellen. Infolge von Schneeverwehungen und Dammrutschungen sind 89 Züge ganz und 92 Züge streckenweise ausgefallen, wobei 63 Anschlüsse verfehlt wurden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Die 35,8 km lange Bahnstrecke Zielenzig-Meseritz wird am 1. d. Mts. nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen. Die an der genannten Strecke gelegenen Haltestellen Schermeisel, Tempel und Kurzig erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 15. Mai d. J. ist die 5,22 km lange Bahnstrecke Weilmünster-Laubuseschbach (Reststrecke der Neubaulinie Weilburg-Weilmünster-Laubuseschbach) dem Betriebe übergeben worden.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.) Am 1. d. Mts. wird die neu erbaute, 5,94 km lange Strecke Morsbach-Kohlscheid mit der Zwischenstation Rumpen dem Betriebe übergeben.

Von diesem Tage ab findet auf der genannten Strecke die Beförderung von Personen in II., III. und IV. Wagenklasse, Reisegepäck, Eilgut, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach Maassgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands von Morsbach nach Kohlscheid und umgekehrt statt; der Haltepunkt Rumpen wird jedoch nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Am gleichen Tage wird die neu erbaute 7,3 km lange Strecke Düren-Kreuzau mit der Zwischenstation Lendersdorf für den Personen- und Güterverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung in Nr. 42 S. 447 d. Ztg.)

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. wird die von der Station Wolkenstein der Flöha-Annaberger Staatseisenbahn ausgehende schmalspurige 22,97 km lange Sekundärbahn Wolkenstein-Jöhstadt (Pressnitzthalbahn) dem allgemeinen Verkehre übergeben. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

An der Linie Wolkenstein-Jöhstadt liegen ausser dem Anschlussbahnhofe Wolkenstein die Haltestellen Streckewalde, Boden b. Wolkenstein, Niederschmiedeberg, Oberschmiedeberg, Steinbach b. Jöhstadt und Schmalzgrube, der Haltepunkt Schlössel und der Endbahnhof Jöhstadt.

Bezeichnung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.) Mit Ablauf des 9. d. Mts. wird der Haltepunkt Deimlinger Mühle an der Strecke Köln-Trier geschlossen und an Stelle desselben am 10. d. Mts. die Haltestelle Daufenbach für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) Die Station Gummersbach führt mit Eröffnung der Strecke Brügge-Gummersbach die Bezeichnung „Niedersessmar (Gummersbach)“ und mit Eröffnung der Strecke Gummersbach-Dieringhausen die Bezeichnung „Niedersessmar“.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Schmalspurbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf belegene Haltepunkt Zittau-Kasernenstrasse wird am 1. d. Mts. für die Beförderung von Braunkohlen in Wagenladungen nach Bad Jonsdorf und Jonsdorf widerruflich eröffnet.

Preussische Staatseisenbahnen.

Personenbeförderung.

Ueber die Benutzung von Fahrkarten aller Art, Rundreise- und Fahrscheinheften über kürzere Bahnwege treten am 1. d. Mts. auf den Preussischen Staatseisenbahnen folgende Bestimmungen in Kraft:

Inhabern von Fahrtausweisen, soweit letztere nicht in Freikarten für bestimmte Bahnwege bestehen, kann die Benutzung einer anderen als der in den Fahrtausweisen bezeichneten, dieselben Stationen verbindenden Strecke gestattet werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in den Fahrtausweisen bezeichnete Strecke ist und beide Strecken dem Preussischen Staats-Eisenbahnnetz ausschliesslich angehören. Dies gilt auch dann, wenn zu einer Reise berechtigende Fahrtausweise verschiedener Gattung (Fahrscheinhefte in Verbindung mit einfachen oder Rückfahrkarten oder dergl. mehr) für die kürzere Linie umgeschrieben werden sollen. Die Umschreibung der betreffenden Fahrtausweise für die zu benutzende Strecke ist bei den Stationsbeamten derjenigen Station, auf welcher die ursprüngliche Reisestrecke verlassen werden soll, oder auf einer anderen, genügende Zeit hierzu bietenden vorgelegenen Station — einschl. der Abgangsstation — zu beantragen. Den Anträgen kann nur stattgegeben werden, wenn dieselben so frühzeitig gestellt werden, dass die Umschreibung seitens der Stationsbeamten — unbeschadet der ihnen bei Abfertigung der Züge obliegenden sonstigen Dienstpflichten — ohne Ueberschreitung der fahrplanmässigen Aufenthaltszeit der Züge erfolgen kann. Wird die Benutzung einer kürzeren Strecke auf mehrere zusammengehörige Fahrtausweise verschiedener Wagenklassen gewünscht, so findet die Umschreibung nur für die niedrigste dieser Klassen statt. Die Benutzung von Personenzugkarten im Schnellzuge einer kürzeren Linie ist nur gegen Zulösung von Schnellzug-Ergänzungskarten für die zu benutzende Strecke statthaft. Fahrtausweise, „gültig für alle Züge“ in Verbindung mit Personenzugkarten, können nur zu Personenzügen gültig geschrieben werden. Die Benutzung von Schnellzügen auf Grund derartig umgeschriebener Karten ist nur gegen Zulösung von Ergänzungskarten für die zu benutzende Schnellzugstrecke gestattet. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer ist nicht zulässig. Bei Unterbrechung der Fahrt auf der neugewählten Strecke muss der Fahrtausweis sofort nach Verlassen des Zuges dem diensthuenden Stationsbeamten zum Zwecke der Bescheinigung der Fahrtunterbrechung vorgelegt werden. Auf Wunsch des Reisenden wird auch sein Gepäck über den gewährten kürzeren Reiseweg abgefertigt, jedoch kann die Abfertigung nur nach solchen Stationen verlangt werden, für welche Gepäckfrachtsätze bestehen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $8^{29}/_{30}$ % für die Prioritäts-Stammaktien und von $10^{1}/_{10}$ % für die Stammaktien (gegen $8^{1}/_{30}$ bezw. $9^{1}/_{30}$ % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1891 hat sich der Verkehr auch im verflossenen Jahre wieder gehoben. Die Einnahmen betrugen 2 433 081 ℳ (gegen 2 071 830 ℳ im Vorjahre); hiervon aus dem Personenverkehr 250 643 ℳ, aus dem Güterverkehr 1 510 284 ℳ und aus sonstigen Quellen 672 154 ℳ. An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von der Gesellschaft zu erheben 439 724 ℳ, zu zahlen 43 969 ℳ; zuzüglich des Gewinnvortrages von 18 156 ℳ betragen die Einnahmen 2 451 237 ℳ, wogegen die Ausgaben sich auf 988 952 (842 367) ℳ beziffern, es verbleibt somit ein Ueberschuss von 1 462 283 ℳ. Davon fliessen a) in den Erneuerungsfonds I 216 120 (217 130) ℳ, b) in den Erneuerungsfonds II 60 000 (30 000) ℳ, c) in den Reservefonds I 23 333 (21 600) ℳ, mithin beträgt der reine Ueberschuss 1 162 932 ℳ. Derselbe wird wie folgt verwendet: Zur Einlage in den Reservefonds II 57 238 (48 038) ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 29 210 (23 864) ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 4,5 % auf 6 (3,6) Millionen Mark Prioritäts-Stammaktien 270 000 (162 000) ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 4,25 % auf 18 Millionen Mark Stammaktien 765 000 (4 % = 720 000) ℳ, zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile an den Aufsichtsrath 10 350 (8 820) ℳ und zum Vortrag auf neue Rechnung 31 133 (18 156) ℳ. Von den Einnahmen wurden in Anspruch genommen durch Betriebsausgaben 40,35 (40,66) % und durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds 12,20 (12,97) %. Am Schlusse des Jahres 1891 betrug der Bestand des Erneuerungsfonds I 1 134 302 ℳ, des Erneuerungsfonds II 112 215 ℳ, des Reservefonds I 201 591 ℳ und des Reservefonds II 466 930 ℳ. Im Berichtsjahre wurden 543 287 Personen und 1 478 572 t Güter befördert.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1891 die Einnahmen 860 167 (+ 55 573) ℳ und die Ausgaben 478 256 (+ 27 549) ℳ. Der Ueberschuss beträgt 381 911 (353 887) ℳ, welcher wie folgt Verwendung findet: Verzinsung der Obligationen 157 362 (137 522) ℳ, Tilgung der Obligationen 16 000 (15 100) ℳ, persönliche Gewinnantheile 3 986 (3 816) ℳ, Eisenbahnsteuer 3 312 (3 749) ℳ, 4,5 % Dividende auf die Stammaktien 153 000 (5 bezw. 4,75 % = 164 500) ℳ, zu sonstigen Zwecken 1 800 (1 800) ℳ, Rücklagen in die Fonds 39 655 (23 300) ℳ, Vortrag 6 793 (4 101) ℳ. Befördert wurden 295 696 (+ 3 056) Personen und 334 826 (+ 14 018) t Güter.

In der am 27. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss und die in Vorschlag gebrachte Dividende von 4,5 % genehmigt, sowie die Ausgabe von Obligationen in Höhe von 100 000 ℳ zum Ankauf der Nebelhölzer Sägemühle bei Rübeland beschlossen.

Hessische Ludwigsbahn.

In der Hessischen zweiten Kammer erklärte bei Berathung des Gesetzes über die Oberhessischen Bahnen Finanzminister Weber auf eine Anfrage, dass die Regierung nach wie vor am Gedanken der Verstaatlichung der Hessischen Lud-

wigsbahn festhalte; über das Stadium, in dem sich die Angelegenheit befinde, könne er eine Erklärung nicht abgeben.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

In der am 25. Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurden der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und der Abschluss sowie der Antrag auf Entlastung der Gesellschaftsbehörden genehmigt. Die Dividende wurde für die Prioritäts-Stammaktien auf $3^2/_3$ % festgesetzt, während die Stammaktien leer ausgehen. Die Anträge der Gesellschaftsbehörden auf Abänderung der Bestimmungen über den Erneuerungsfonds, das Stimmrecht — es soll fortab jede einzelne Aktie eine Stimme gewähren — und die Kompetenz des Aufsichtsraths wurden genehmigt.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Das Preussische Herrenhaus genehmigte in der Plenarsitzung vom 27. Mai d. J. den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Unternehmens der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft durch den käuflichen Erwerb der Eisenbahn von Glasow nach Berlinchen.

Direkte Personen- und Gepäckabfertigung.

Am 25. Mai d. J. ist zwischen Franzensbad und St. Petersburg über Oelsnitz-Plauen-Gössnitz-Leipzig-Bitterfeld-Berlin-Königsberg-Wilna und zwischen Franzensbad und Moskau über Oelsnitz-Plauen-Gössnitz-Leipzig-Bitterfeld-Berlin-Bromberg/Frankfurt a/O.-Posen-Thorn-Alexandrowo-Warschau-Brest die direkte Personen- und Gepäckabfertigung eingeführt.

Projekt: Blankenburg-Thale.

Dem Braunschweigischen Landtag ist eine Regierungsvorlage zugegangen, welche für den Bau einer elektrischen Bahn von Blankenburg nach Thale i. H. eine Subvention von 40 000 ℳ fordert.

Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen.

Nach der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten abgeschlossenen Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1891 sind im vergangenen Jahre im ganzen 159 493 531 t gegen 151 681 437 t, also etwa 7 810 000 t = 156 200 000 Ctr. oder rund 5 % mehr befördert worden als im Jahre 1890. Die Statistik umfasst alle Gütersendungen von je $^1/_2$ t und mehr. Von den wichtigeren Gütern wurden befördert:

	1891	1890	1891
	Tonnen		
Steinkohlen	61 338 648	58 510 281	(+ 5 %)
Braunkohlen	12 707 373	11 383 836	(+ 11 „)
Holz	9 492 866	9 050 033	(+ 5 „)
gebrannte Steine	12 620 593	12 335 578	(+ 2 „)
Erden	5 076 372	4 470 333	(+ 14 „)
Eisenerze	5 842 526	6 039 379	(— 3 „)
Roheisen	4 447 169	4 437 529	(+ 0,2 „)
Fabrikateisen	5 279 796	5 030 609	(+ 5 „)
Rüben	5 518 097	4 264 772	(+ 6 „)
Rohzucker	1 240 695	1 207 737	(+ 2,7 „)
raffinirter Zucker	507 561	489 622	(+ 3,7 „)
Weizen	2 303 673	2 075 106	(+ 11 „)
Roggen	1 416 553	1 366 443	(+ 6 „)
Mühlenfabrikate	2 535 851	2 430 639	(+ 4 „)
Kartoffeln	1 471 524	1 330 682	(+ 11 „)
Spiritus	420 377	430 431	(— 2,3 „)
Bier	1 140 675	1 104 602	(+ 3 „)
Düngemittel	3 182 130	2 967 388	(+ 7 „)

Frankfurter Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ergibt sich für das Jahr 1891 ein Reingewinn von 486 184 Frcs. (gegen 476 549 Frcs. im Vorjahr), welcher wie folgt verwendet wird: Gesetzliche Reserve 24 309 (23 167) Frcs., 12 % Dividende (wie im Vorjahr) 292 930 Francs, persönliche Gewinnantheile 39 002 Frcs., Kapitaltilgung 44 000 (41 000) Frcs., Gewinnantheil der Stadt Frankfurt a/M. 70 011 (67 566) Frcs., Vortrag 15 932 Frcs.

Kieler Strassenbahn.

Im Jahre 1891 betrug die Zahl der beförderten Personen 941 713. Der Gesammteinnahme von 108 716 ℳ steht eine Gesammtausgabe von 109 387 ℳ gegenüber, so dass sich ein Einnahmeausfall von 671 ℳ ergibt.

Kölnische Strassenbahn.

Der Reingewinn des Jahres 1891 beträgt 228 000 ℳ, von welchem eine Dividende von 5 % mit 200 000 ℳ zur Vertheilung gelangt.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Die Gesellschaft hat sich nach mehrfachen Verhandlungen mit der Stadtgemeinde bereit erklärt, auf der im Laufe des Sommers neu zu erbauenden Pferdebahnstrecke vom Lützowplatz durch die Hofjägerallee bis zum Hansaplatz in Moabit versuchsweise den elektrischen Betrieb mittelst Akkumulatoren einzurichten, da das Akkumulatorensystem unter den elektrischen Treibsystemen, soweit Einfachheit der Einrichtung, Freiheit der Bewegung der Wagen und Ueberwindung von Betriebsstörungen in Betracht kommen, als das für weltstädtische Verkehrsverhältnisse geeignetst erscheinende Ersatzmittel des animalischen Betriebes sei. Die Gesellschaft ist ferner bereit, eine besondere Versuchslinie nach dem sogen. Budapester oder einem anderen geeigneten Systeme mit unterirdischer Stromführung zu betreiben und hat zu diesem Behufe beim Magistrat die Genehmigung zum Bau einer Linie von der Reichenberger Strasse bis zum Zoologischen Garten (Bahnhof Nürnberger Strasse) bezw. Schöneberg unter Benutzung der Ritter-, Junker-, Markgrafen-, Zimmer-, Prinz Albrecht-, Dessauer- und Bernburger Strasse (Philharmonie) ferner der Cöthener-, Flottwell-, Dennewitz- und Kurfürstenstrasse mit Abzweigungen von der Markgrafenstrasse durch die Krausenstrasse nach dem Dönhofsplatz und von der Dennewitzstrasse durch die Culm-, Gross-Görschenstrasse nach dem Bahnhof der Gesellschaft in Schöneberg nachgesucht.

Aus Russland.

Imatrabahn.

Vor ungefähr anderthalb Jahren beschloss die Finnländische Regierung eine Eisenbahn von Wyborg zum Imatra zu bauen. Das Projekt wurde energisch in die Hand genommen und mit echt Finnländischer Exaktheit und Schnelligkeit zur Ausführung gebracht. Die Bahn ist gegenwärtig bereits fertig und wird Mitte Juli schon eröffnet. Die Fahrt zum Imatra wird mit der Bahn um etwa 3—4 Mal billiger sein, als bisher, wo man von Wyborg aus den Dampfer und die Diligence benutzen musste. Nunmehr geht es direkt von hier im Wagen zum Imatra. Die Fahrt wird noch interessanter dadurch, dass der Eisenbahnzug über dem Wasserfall eine eiserne Brücke passirt, ein kolossales eisernes Prachtstück von einer Brücke, das über dem kochenden, tobenden Wasserfall genial in der Luft hängt. Der Anblick des Wasserfalls von der Brücke aus soll berückend schön sein.

Noch eine interessante Novität in Bezug auf die Imatrabahn: Im August findet bei uns in St. Petersburg bekanntlich ein internationaler Eisenbahnkongress statt. Die Finnländische Regierung gedenkt nun den Mitgliedern des Kongresses ein grosses Festmahl zu geben, das beim Imatra-Wasserfall veranstaltet werden soll, wohin die Gäste durch einen Extrazug befördert werden.

Eisenbahnbauten.

Die Arbeiten an der Mineralwasserbahn im Kaukasus schreiten rasch fort. Man hofft in diesem Jahre bis nach Essentuki zu gelangen.

Der Bau der Tschiatury-Zweigbahn von Scharopow bis zum Dorfe Bosslewy wird in kurzer Frist fertig sein. Die Zweigbahn ist 15 Werst lang. Im Juni wird schon mit dem Transport der Eisenerze begonnen werden.

Zum Bau der Petrowskbahn erfahren wir, dass das Projekt nachträglich dahin abgeändert worden ist, dass diese Linie nicht mehr von Besslan, an der Wladikawkasbahn, ausgehen soll, sondern von Wladikawkas selbst. Ein Theil der fertig gestellten Erdarbeiten ist daher wieder abzutragen. Die Arbeiten an der Bahn gehen rasch vorwärts.

Leider ist in unserer Quelle nicht angegeben, aus welchem Grunde die früher projektirte Linie verlassen wird. Die Nachricht darf aber um so mehr befremden, als die Vorarbeiten zu jener ersten Linie Jahre in Anspruch genommen, denn bereits der unter dem Grafen Eduard Baranoff 1878 niedergesetzt gewesenen Eisenbahnkommission lagen Vorarbeiten vor.

Zählung des rollenden Materials.

Behufs Ermittelung des Bestandes des rollenden Materials der Russischen Eissenbahnen ist am 1. Mai d. J. auf allen Eisenbahnstationen im Reiche gleichzeitig in der Zeit von 6—8 Uhr Morgens eine Zählung der vorhandenen Wagen durchgeführt worden.

Einführung von Speisewagen und Schlafwagen III. Klasse.

Es ist ja eine bekannte und wohl auch unbestrittene Thatsache, dass auf den Russischen Bahnen für die Bequemlichkeit der Passagiere in weitem Maasse gesorgt ist, wie das auf den übrigen Bahnen Europas nicht zum zweiten Male angetroffen wird. Grosse, sehr geräumige Wagen, ausgestattet mit allen möglichen Bequemlichkeiten wie Schlafeinrichtungen,

Toiletten, Retiraden in jedem Wagen, so dass die Reisenden, welche Russland auf langen Touren durchkreuzen, die Strapazen der Reise verhältnissmässig leicht überwinden können. Eine sehr wesentliche Bequemlichkeit fehlte aber noch bisher, nämlich eigens eingerichtete Speisewagen, demnächst soll aber auch in dieser Richtung ein Fortschritt gemacht werden, indem auf der Warschauer, Nikolai-, Moskau-Brest- und Dombrowobahn in den Kurierzügen besondere Speisewagen eingeführt werden. Die Einrichtung und Verwaltung der Wagen hat die ausländische Gesellschaft der „Dinner-Cars“ übernommen. Wenn die Neueinführung Erfolg haben sollte, so werden die Speisewagen auch den Postzügen beigegeben werden.

Dass übrigens all solcher Komfort in den Wagen I. und II. Klasse geboten wird, hält man übrigens nicht nur in Russland für selbstverständlich, sondern beansprucht einen guten Theil desselben überhaupt im heutigen Verkehrsleben. Bisher war man aber in Bezug auf die III. Klasse etwas zurückhaltender in seinen Forderungen an die Eisenbahnverwaltungen. Aber dieser Zustand berechtigter Zurückhaltung wird wohl auch bald sein Ende erreichen, nachdem die Nikolaibahn das Beispiel gegeben und gezeigt hat, dass sich auch ein Wagen III. Klasse mit allen Bequemlichkeiten ausstatten lässt, die bisher der I. und II. Klasse vorbehalten blieb. Die Nikolaibahn hat sich neuerdings in Riga in der Russisch-Baltischen Wagenfabrik Wagen III. Klasse bauen lassen, die sich wesentlich von dem gewöhnlichen Typus der Wagen III. Klasse unterscheiden. Aeusserlich machen sie den Eindruck der bekannten grossen Schlafwagen: sie sind auch so hoch und so lang. Die Fenster sind recht gross und haben ganze Scheiben. Beim Eingang ist im Wagen ein kleiner Vorraum eingerichtet, wodurch der sonst in Wagen III. Klasse so gewöhnliche Zugwind verhütet wird. Die Beleuchtung geschieht mit Gas, die Beheizung mit Dampf. Die neuen Wagen sind zu Schlafwagen III. Klasse bestimmt und dementsprechend eingerichtet. Sie haben getrennte Abtheilungen für Damen und Herren, kleine bequem eingerichtete Kupees für die Toilette mit Waschtisch, Spiegel usw. Die Sitze sind sehr lang und äusserst bequem zum Schlafen eingerichtet. Vorläufig werden diese Wagen zur Probe in die Passagierzüge eingestellt vom 1. Mai d. J. an aber nur in den Postzügen zwischen St. Petersburg und Moskau verkehren.

Ministerium der Verkehrsanstalten: Ingenieurkonseil.

Es ist leider noch immer nicht möglich ein vollständiges Bild von den Umgestaltungen, welche der neue Minister der Verkehrsanstalten in seinem Ministerium durchführt, zu geben. Wir müssen uns daher fürs erste noch immer darauf beschränken über einzelne Thatsachen zu berichten und uns dabei vorbehalten, zum Schluss einen zusammenhängenden Ueberblick zu liefern. Heute können wir also wiederum nur berichten, dass beim Ministerium ein Ingenieurkonseil etablirt worden ist, dass zum Präsidenten dieses Konseils der bisherige Präsident der zeitweiligen Verwaltung der Kronsbahnen, Generallieutenant N. P. Petrow ernannt worden ist und dass Mitglieder des Konseils sind: Geheimrath Ssalow, Mitglied des Konseils des Ministeriums der Kommunikationen und des Konseils für Eisenbahnangelegenheiten, die Wirklichen Staatsräthe: Nikolai, ordentlicher Professor des Instituts der Wegebauingenieure Kaiser Alexander I. und Mitglied der temporären Verwaltung der Regierungseisenbahnen, Bernazki IV., Dirigirender der technischen Sektion des Eisenbahndepartements und Mitglied der temporären Verwaltung der Regierungseisenbahnen, Küttner, Professor des Ingenieurinstituts, Golowin, Direktor des technologischen Instituts, Staatsrath Tschukin, Professor des technologischen Instituts und Generalmajor Schuljaschenko, Professor der Nikolai-Ingenieurakademie.

Aus den Namen des Konseils lässt sich ja wohl unschwer entnehmen, welche Aufgabe demselben zufallen wird. Bisher ist aber ein Programm für die Thätigkeit nicht publizirt worden.

Aus Belgien.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft hat die Konzession für eine Linie Namur-Spy-Onoz, welche die Gemeindebezirke Saint Servais, Temploux, Spy, Isne, Flavinnes, Namur und Suarlée berührt, erhalten. Der Staat betheiligt sich bei der Bildung des Kapitals mit 200 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 7 200 Frcs.; der Rest des Kapitals wird von der Provinz, den genannten Gemeinden und einer Privatperson aufgebracht.

In dem Halbjahr vom 1. Oktober 1891 bis 31. März 1892 hat die Gesellschaft folgende Linien eröffnet: am 1. Oktober 1891 von der Linie Brüssel-Petite Espinette 5,67 km, am 20. Oktober 1891 die Linie Morlanwelz-La Hestre-Haine-Saint Pierre-La Louvière-Houdeng-Aimeries nebst Abzweigung Haine-Saint Pierre-Fayt-Manage (14,96 km) und am 23. Januar 1892 die Linie Namur-Malonne (8,11 km).

Antwerpen-Genter Eisenbahn.

Nach dem der Hauptversammlung am 5. März d. J. erstatteten Geschäftsbericht hatte die Gesellschaft im Jahre 1891 eine Betriebseinnahme von 1 212 378 Frcs. (gegen 1 186 070 Frcs. in 1890), eine Betriebsausgabe von 765 905 (745 301) Frcs. oder 63,17 (62,84) % der Einnahmen und demnach einen Betriebsüberschuss von 446 473 (440 769) Frcs. Zur Verfügung der Antheilhaber verblieben 207 801 Frcs., welche die Vertheilung eines Gewinnes von 22 Frcs. an den Antheilschein wie im Vorjahre gestatteten. Die Rücklagen belaufen sich auf 404 701 Frcs.; ausserdem sind noch 104 Stammantheilscheine, 9 Vorzugsantheilscheine und 2 635 Schuldverschreibungen der letzten Ausgabe unbegeben.

Die Verhandlungen mit der Regierung wegen vollspurigen Umbaues der Linie haben noch nicht zum Ziele geführt. Die Regierung schien vielmehr s. Zt. geneigt, über die sofortige Verstaatlichung der Bahn zu unterhandeln, hat aber dieser Absicht bisher noch keine Folge gegeben. Indessen sind Verhandlungen über die Art des etwaigen Anschlusses der Bahn nach deren vollspurigem Umbau an das Staatsbahnnetz in Gent eingeleitet worden und die Gesellschaft hofft, dass sich die Lösung dieser Frage nicht lange hinausschieben werde.

Hasselt-Maeseycker Eisenbahn.

Diese Eisenbahngesellschaft hatte im Jahre 1891 eine Betriebseinnahme von 168 915 Frcs. (gegen 155 990 Frcs. in 1890), eine Ausgabe von 175 641 (162 416) Frcs. und demnach einen Fehlbetrag von 6 726 (6 426) Frcs.; ausserdem wurden aber an ausserordentlichen Anlagekosten 6 975 Frcs. und zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 97 160 Frcs. gebraucht. Zur Deckung des Gesammterfordernisses von 110 861 Frcs. waren die staatliche Zinsengewähr im Betrage von 150 000 Frcs. und ein Uebertrag aus dem Vorjahre sowie Bankzinsen in Höhe von 4 055 Frcs. vorhanden; es blieben also zur Verfügung der Antheilhaber noch 43 194 Frcs., von denen 1 693 Frcs. den Rücklagen zugeführt und je 20 Frcs. an die Vorzugsantheilscheine sowie je 1 Frcs. an die Stammantheilscheine (wie in den Vorjahren) vertheilt wurden. Die gewöhnlichen Rücklagen haben eine Höhe von 22 659 Frcs., die Rücklagen zur Sicherung des Anleihedienstes nach Aufhören der Zinsengewähr eine Höhe von 17 840 Frcs.

Ostbelgische Eisenbahn.

Der Antheil der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft an dem Reinertrage der Grossen Belgischen Centralbahn beläuft sich für 1891 auf 1 119 025,49 Frcs.; hiervon gehen ab die durch Vertrag vom 27. August 1871 festgesetzten Pachtbeträge mit 82 180 Frcs., es treten hinzu an Zinsen 1 887,39 Frcs., so dass sich der wirkliche Antheil der Ostbelgischen Bahn auf 1 038 732,88 Frcs. stellt. Hierzu kommen der Antheil an der von der Staatsbahn für die Linie Antwerpen-Rotterdam gezahlten Rente mit 444 000 Frcs., der Reinertrag der Linie Antwerpen-Gladbach nach Abzug der Kosten für den Betrieb der Gemeinschaftsbahnhöfe und -Strecken mit 584 351,06 Frcs., der Antheil an den Abrechnungen mit der Staatsbahn bezüglich der unter der Herrschaft des Vertrages vom 28. April 1884 ausgeführten Sendungen mit 388 050,29 Frcs., verschiedene Zinsen mit 7 981,61 Frcs., endlich ein Uebertrag aus dem Vorjahre mit 2 425,25 Frcs. Von dem Gesammtbetrage von 2 465 541,09 Frcs. beanspruchten die allgemeinen Unkosten 55 599,97 Frcs., die Pacht für die Linie Löwen-Herenthals 263 527,60 Frcs., die Tilgung und Verzinsung der Schuldverschreibungen 1 367 813,75 Francs, die Zinsen der gewährleisteten Antheilscheine 7 425 Francs. Nach Bestreitung dieser 1 694 366,32 Frcs. betragenden Lasten verblieben 771 164,77 Frcs. (gegen 606 325,25 Frcs. in 1890) zur Verfügung der Antheilhaber, so dass ein Gewinn von 17,50 Frcs. oder 3,5 % gegen 15 Frcs. oder 3 % im Vorjahre vertheilt und ein Betrag von 66 624,77 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden konnte.

Eecloo-Genter Eisenbahn.

Die Eecloo-Genter Eisenbahn erzielte im Jahne 1891 auf ihrer eigenen Linie und der gepachteten Eecloo-Brügger Bahn eine Betriebseinnahme von 694 677 Frcs. (gegen 667 630 Frcs. in 1890); hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 403 329 (372 758) Francs, so dass ein Ueberschuss von 291 348 (294 872) Frcs. verblieb. Die Eecloo-Brügger Eisenbahngesellschaft erhielt zunächst eine feste Vergütung von 100 000 Frcs. und dann eine Vergütung im Verhältniss zur Einnahme in Höhe von 22 761 (16 855) Frcs.; es verblieb also zu Gunsten der Eecloo-Genter Eisenbahn ein Ertrag von 168 587 (178 017) Frcs., dem an Uebertrag aus dem Vorjahr 307 (589) Frcs. und an Zinsen 30 492 (29 578) Frcs. hinzutraten. Von dem 199 386 (208 184) Frcs. ausmachenden Gesammtertrage beanspruchten die Lasten 83 026 (83 002) Frcs., so dass 116 360 (125 182) Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber blieben. Hiervon wurden 41 000 (40 000) Frcs. den Rücklagen zugeführt, 74 875 Frcs. (25 Frcs. auf den Antheilschein) wie im Vorjahre an die Vorzugs-Antheilscheine ver-

theilt und 485 (307) Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Abschreibungen auf Betriebsmittel (im Vorjahre 10 000 Frcs.) wurden nicht vorgenommen.

Braine-Genter Eisenbahn.

Die Eisenbahngesellschaft Braine le Comte-Gent, deren Linie von der Staatsbahn betrieben wird, hatte aus den Betriebserträgen ihrer Bahn eine Einnahme von 1 471 106 (1 383 734) Francs und aus anderen Quellen eine solche von 39 643 (40 005) Francs. Von dem Gesammtbetrage von 1 510 749 (1 423 739) Frcs. beanspruchten die allgemeinen Unkosten, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, sowie die 5 % Verzinsung der Antheilscheine 682 430 (683 579) Frcs., so dass noch 828 319 (740 160) Frcs. zur Verfügung blieben. Hiervon wurden dem Verwaltungsrath 3 % und dem Aufsichtsrath 1 % = 33 133 (29 607) Francs, dem Konzessionsinhaber 24 % = 198 797 (177 638) Frcs., den 6 000 Vorzugs-Antheilscheinen 54 % = 447 292 (399 686) Frcs. zugewendet. Der Gesammtgewinn beträgt demnach für die Vorzugs-Antheilscheine 49,85 (47,20) Frcs. und für die Stamm-Antheilscheine 99,55 (91,60) Frcs.

Aus Frankreich.

Reisevergünstigung für Angehörige der Land- und Seemacht.

Infolge Rundschreibens des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. Februar d. J., betreffend die auf Grund des Gesetzes vom 12. Juli 1873 zu gewährende Reisevergünstigung für ehemalige Angehörige der Land- und Seemacht, haben sich die Eisenbahngesellschaften bereit erklärt, den ehemaligen Offizieren mit den in ihren Händen befindlichen Eisenbahnanweisungen II. Klasse die Fahrt in I. Klasse zu gestatten, wenn sie zuvor den Unterschied zwischen den Fahrpreisen beider Klassen, nach dem Halbtarif berechnet, nachzahlen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Rundschreiben vom 2. Mai d. J. seine und des Kriegsministers Zustimmung zu diesem Vorschlage kundgegeben.

Betriebseröffnungen.

1. Am 9. April d. J. ist im Departement der Bouches du Rhône die Lokalbahn Arles-Trinquetaille-le Salin de Giraud (37,62 km) mit den dazwischen liegenden Haltestellen Montlong, Gageron-Cabane, Villeneuve-Romieu, l'Armellière-Giraud, le Sambuc, Peaudure und les Charlots dem Betriebe übergeben worden.

2. Am 17. April d. J. sind im Aisnedepartement von der Lokalbahn Saint Quentin-le Catelet die Theilstrecke vom Bahnhof le Catelet-Gouy bis Kilometer 23 sowie eine vorläufige Zweigbahn von Kilometer 23 bis zu dem an der Gebietsgrenze von Saint Quentin gelegenen sogenannten Moulin-Brûlé (zusammen etwa 24 km) mit den Zwischenstationen Bellicourt, Nauroy, Joncourt, Levergnies, Lesdins und Omissy, sowie den Haltepunkten Bony und le Tronquoy dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

3. Die Orléansbahn hat von der durch Gesetz vom 17. Juli 1879 in Aussicht genommenen, am 28. Juli 1881 für gemeinnützig erklärten Linie Nontron-Sarlat die Anfangsstrecke Nontron-Thiviers (etwa 27 km) fertiggestellt und hofft sie bis Ende Mai d. J. eröffnen zu können.

Gemeinnützigkeitserklärungen

1. Durch Erlass vom 28. April d. J. ist die im Seinedepartement der „Compagnie des tramways du Saint Maur des Fossés" bis Ende 1935 konzessionirte, für Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von der Charentonbrücke nach dem Kirchenplatz von la Varenne-Saint Hilaire (8,5 km) für gemeinnützig erklärt worden; das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 500 000 Frcs.

2. Ebenfalls im April d. J. ist im Departement der Vienne die Anlage einer Dampfstrassenbahn von Poitiers nach Saint Martin-l'Ars sowie einer Strassenbahn mit gemischter Zugförderung vom Platz des Petit-Blossac in Poitiers über die Boulevards nach dem Ausgangspunkt der erstgenannten Linie für gemeinnützig erklärt worden. Die Konzession für beide Linien besitzen die Herren Joly, Gebrüder Beldant und Baërt.

Eisenbahn-Neubauten in Paris.

1. Die am 14. Dezember 1889 für gemeinnützig erklärte, 1,8 km lange Verlängerung der Sceauxlinie in Paris, welche von der Avenue de Montsouris ausgehen, dieser folgend, den Denfertplatz erreichen, dort in die Erde verschwinden, und unter der Denfertstrasse sowie dem Saint Michel-Boulevard ihren Endpunkt am Luxembourg in der Höhe der Gay-Lussacstrasse erreichen soll, ist kürzlich in Angriff genommen worden. Diese Linie, deren Baukosten auf 8 000 000 Frcs. veranschlagt sind, erhält 3 unterirdische Bahnhöfe, nämlich: 1. Rue Gay-Lussac, 2. Boulevard de Port-Royal, und 3. Avenue de Montsouris.

2. Bereits seit mehreren Jahren schwebt die Frage, im 13. Arrondissement neben der Tolbiacstrasse eine neue Güterstation la Maison-Blanche an der Gürtelbahn anzulegen. Die Baukosten, zu denen der Staat, die Westbahn und die Stadt Paris je ein Drittel beitragen, sind nach zwei verschiedenen Entwürfen, über die sich der Gemeinderath in kurzem auszusprechen hat, auf 2 200 000 bezw. 3 200 000 Frcs. veranschlagt.

Schnellzugsverkehr Bordeaux-Lyon.

Auf Grund der Befürwortung des Landes-Eisenbahnrathes hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Orléans- und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angewiesen, zwischen Bordeaux und Lyon nach gemeinschaftlichem Einvernehmen über Limoges-Gannat und Brive-Clermont Schnellzüge einzulegen.

Die Lage ausländischer Eisenbahngesellschaften.

Am 24. Juni 1891 hatte der Boulangistische Abgeordnete Albert Cliché folgenden Gesetzentwurf eingebracht: „Art. 1. Die öffentlichen Verkehrsunternehmungen dürfen nur durch Französische Gesellschaften betrieben werden; Art. 2. Die bereits fremden Gesellschaften bewilligten Konzessionen sind aus gemeinnützigen Gründen sofort zurückzukaufen." Begründet war dieser Antrag namentlich mit dem Hinweis, dass die ausländischen Gesellschaften, denen nicht das Wohl des Landes am Herzen liege, leicht Ausstände unter den Arbeitern verursachen und den öffentlichen Frieden stören könnten. Die Kammer entschied sich indessen nicht für die beantragte Dringlichkeit, sondern überwies den Vorschlag dem 15. Antragsausschuss, in dessen Namen der Abgeordnete Loreau seinen Bericht kürzlich in dem Sinne erstattet hat, dass die Annahme des Antrages leicht Vergeltungsmaassregeln im Auslande veranlassen und so den berechtigten Einfluss Frankreichs untergraben könnte; deshalb sei die Ablehnung zu empfehlen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter dem Vorsitze des Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert am 10. Mai d. J. abgehaltenen Versammlung sprach Herr Geh. Baurath Dr. Zimmermann über die Schienenbefestigung. Es ist gewiss ein richtiges Bestreben, Einrichtungen zu treffen, welche der allgemeinen Lockerung der Befestigungsmittel des Schienengeleises vorbeugen sollen, aber es ist andererseits auch nothwendig, eine gewisse Beweglichkeit den Theilen einzuräumen. Wo eine solche Beweglichkeit ganz fehlt, tritt eine frühzeitige Zerstörung der Bettung ein. Sind beispielsweise die Schwellen mit den Schienen starr verbunden, so müssen erstere alle Bewegungen der letzteren mitmachen. Sie wirken dadurch hammerartig auf die Bettung. Diese Wirkung ist u. a. auf Versuchsstrecken der Reichs-Eisenbahnen beobachtet worden, wo die Hakenplatte eingebaut, d. i. eine starre Verbindung zwischen Schiene und Schwelle hergestellt war. Der Kies (bester reiner Rheinkies) wurde zermalmt, es traten Schlammbildungen ein und der Bedarf an Ersatzmaterial stellte sich bei der Bettung aussergewöhnlich hoch. Die Bettung ist derjenige Theil des Oberbaues, welcher am meisten der Schonung bedarf, denn eine feste Bettungslage ist für den Oberbau die erste Bedingung. Es ist daher weit eher zulässig, die Schienen auf die Schwellen hämmern zu lassen, als die Schwellen auf die Bettung.

Hierauf trug Herr Geh. Regierungsrath Ulrich über „Eisenbahnfragen wirthschaftlicher Art in den Vereinigten Staaten von Nordamerika" vor, indem derselbe interessante Mittheilungen aus einem, 1891 in St. Paul (U. S.) erschienenen Werke „the railway problems" von Stickney gab. Dieses Buch hat berechtigtes Aufsehen in Amerika erregt, zumal der Verfasser, welcher selbst der Verwaltung einer grossen Eisenbahn angehört, seit 1871 im Eisenbahndienst thätig ist, welcher die Hälfte seines Vermögens in Eisenbahnwerthen angelegt hat, schonungslos die zum Theil beispiellosen Missstände der Amerikanischen Eisenbahnverwaltung aufdeckt. Die unsoliden Gründungen, die wüsten Landspekulationen einzelner Eisenbahncompagnien werden beleuchtet, dann aber vor allen Dingen die wirthschaftlichen Fragen des Verkehrs erörtert, wobei sich ergibt, dass eine schrankenlose oder den Gesetzesvorschriften entgegen gehandhabte Tarifwirthschaft ganze Städte der Willkür einzelner Eisenbahnkönige preisgibt. Die Eisenbahnen bestimmen indirekt den Marktpreis der Waare, sie bringen durch die, grossen Verfrachtern eingeräumten Rückvergütungen die Farmer in Abhängigkeit von der Laune kalter Spekulanten; können doch beispielsweise die Elevatorengesell-

schaften den Getreidepreis fast nach Gutdünken festsetzen. Handel, Landwirthschaft und Industrie werden von einzelnen Personen oder Gesellschaften mehr oder weniger monopolisirt und von einer Gerechtigkeit, die verlangt, dass der kleine Betrieb mit demselben Maass gemessen werden soll, wie der grosse, ist nicht die Rede. Die Mittheilungen sind wohl geeignet, manchen Schwärmer für Amerikanische Verhältnisse zu ernüchtern.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen: Excellenz Thielen, Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Regierungsrath Hoepner, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kuntze und Eisenbahndirektor Erdmann in Magdeburg.

Kartenwerke.

Friedrich's Atlas der Eisenbahnen Europas. Abtheilung I. Deutschland und Luxemburg. Maassstab 1 : 1 000 000. Verlag von Friedrich Pfau in Leipzig. Preis 3 ℳ. Ausgabe nur gebunden.

Die Anlage dieses Taschenatlas ähnelt dem bisher von derselben Verlagshandlung herausgegebenen Niedmann'schen Eisenbahnatlas insofern, als jede Karte in Quadrate eingetheilt ist, welche durch Buchstaben und Zahlen bezeichnet sind, auf welche bei jeder Station in dem beigegebenen Stationsverzeichniss hingewiesen wird. Die Bahngebiete sind aber in dem Friedrich'schen Atlas nicht kolorirt, sondern durch verschiedenartige Schraffirung der Linien unterschieden. Alles, was nicht speziell die Eisenbahnen betrifft, z. B. Flüsse, sind nicht angegeben, auch keine abseits von der Bahn liegenden Orte.

Das Format des Taschenatlas ist 21 cm hoch und 13 cm breit, also bequemes Taschenformat.

Derselbe ist in 15 Blatt (nebst Uebersichtskarte) eingetheilt, gezeichnet im Maassstab 1 : 1 000 000. Nur Blatt 8, die Eisenbahnen des Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviers darstellend, ist in grösserem Maassstab 1 : 300 000 und das Sächsische Bahnnetz auf Blatt 10 im Maassstab von 1 : 700 000 dargestellt, wodurch es ermöglicht ist, diese vielmaschigen Bahnnetze mit sämmtlichen Stationen wiederzugeben. — Für die meisten übrigen Karten genügt im ganzen der gewählte Maassstab von 1 : 1 000 000. Nur für Blatt 4 (Braunschweig-Magdeburg), Blatt 9 (Hessen und Thüringen) und namentlich für Blatt 12 (Südwestdeutschland) hätten wir einen grösseren Maassstab gewünscht, wenn auch der Zeichner es möglich gemacht hat, auf dem verhältnissmässig kleinen Raum die Bahnlinien mit sämmtlichen Stationen unterzubringen. Auch ist anzuerkennen, dass an den Stellen, wo die Bahnlinien sich zu sehr drängen, durch Nebenkärtchen nachgeholfen worden ist, so auf Blatt 1 durch Karton Altona-Hamburg, Blatt 3 Kartons Danzig und Königsberg, Blatt 5 Karton Berlin, Blatt 9 Karton Frankfurt a/M., Blatt 10 Sachsen, Bahnlinien bei Annaberg und Bautzen, Blatt 11 Provinz Schlesien, Kartons für Breslau, für Beuthen-Myslowitz und für Oderberg, Blatt 12 durch Kartons, betreffend die Bahnlinien um Strassburg und um Heidelberg usw.

Als eine zu lobende Aenderung gegenüber dem Niedmann'schen Atlas ist es anzuerkennen, dass Bahnhöfe, Haltestellen, Haltepunkte, Kreuzungspunkte, Güterbahnhöfe und Güterhaltestellen in dem Friedrich'schen Atlas durch besondere Zeichen alsbald auf der Karte kenntlich gemacht sind, auch dass auf dem Rand der Karte angegeben ist, welches Blatt an der betreffenden Stelle anschliesst. Ausser den Eisenbahnlinien mit den Stationsnamen findet man auf den Karten nur noch die Reichs-, Landes-, Provinz- und Regierungsbezirks-Grenzen eingetragen, während der Name der Provinz und des Regierungsbezirks durch einen oder zwei Buchstaben angedeutet ist.

Auf diese Weise ist es möglich, dass auf dem verhältnissmässig kleinen Maassstab ein annähernd vollständiges und klares Bild von dem Deutschen Eisenbahnnetz gegeben wird. — Dass nach der vorliegenden Abtheilung I noch neun weitere Abtheilungen des Atlas (Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich einschl. Algier, Niederlande, Belgien und Schweiz, Spanien und Portugal, Grossbritannien, Dänemark und Schweden-Norwegen, Russland, Balkan-Halbinsel) erscheinen sollen, wie in der Kartenübersicht zu lesen ist, welche dem Verzeichniss der Eisenbahnen und Stationen vorgedruckt ist, müssen wir bis auf weiteres sehr in Zweifel ziehen, da die Verlagshandlung gleichzeitig einen Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa in grösserem Format und in vielfachem Farbendruck ankündigt.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der Wasser-Bauinspektor Weissker ist von Neustadt am Rübenberge nach Hannover versetzt, um bei den Vorarbeiten für den Bau des Mittelland-Kanals zur Verbindung des Dortmund-Emshäfen-Kanals mit der Weser und Elbe beschäftigt zu werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Herold ist von Stralsund nach Breslau unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Halbstadt) daselbst versetzt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der schmalspurigen Sekundärbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt (Pressnitzthalbahn). Am 1. Juni d. J. wird die von der Station Wolkenstein der Flöha - Annaberger Staatseisenbahn ausgehende schmalspurige 23 km lange Sekundärbahn Wolkenstein-Jöhstadt (Pressnitzthalbahn) dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung v. J. 1878, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Spezialbestimmungen.

Die Linie Wolkenstein-Jöhstadt erhält ausser dem Anschlussbahnhofe Wolkenstein die Haltestellen Streckewalde, Boden b/Wolkenstein, Niederschmiedeberg, Oberschmiedeberg, Steinbach b/Jöhstadt und Schmalzgrube, den Haltepunkt Schlössel und den Endbahnhof Jöhstadt.

Die Tarife für den Güter- und Viehtransport sind in den herauszugebenden „Besonderen Bestimmungen und Tarifen" für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren etc. auf der genannten neuen Bahnlinie enthalten.

Dresden, am 24. Mai 1892. (995)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Schee-Silschede belegene Station Hiddinghausen und ferner die an der oberen Ruhrthalbahn belegene Station Wrexen, welche Stationen bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet waren, auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet. An demselben Tage erscheint zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1891 der Nachtrag V, welcher die der Frachtberechnung im Verkehr mit den genannten Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält. Ferner enthält derselbe Entfernungen für die Station Lenne, welche jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Anwendung kommen. Von letzterem Zeitpunkte ab kommen die im Lokalgütertarif auf Seite 18 unter 6 für die Ladestelle Lenne vorgesehenen Bestimmungen in Wegfall. Ausserdem ist in den genannten Nachtrag an Stelle der bisherigen eine erweiterte Fassung der Position Schnittholz im Ausnahmetarif A für Holz usw. aufgenommen. Soweit in die direkten Gütertarife Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Hiddinghausen nicht aufgenommen werden, erfolgt die Frachtberechnung zwischen dieser Station und der Station Schee nach den Frachtsätzen des im Nachtrag V zum Lokalgütertarif enthaltenen Durchgangstarifs; im Verkehr zwischen der Station Wrexen einerseits und den Stationen der Preuss. Staats- und der Oldenburgischen Bahn andererseits werden der Frachtberechnung bis zur Herausgabe direkter Tarife entweder die Entfernungen der Station Westheim zuzüglich 7 km oder die Entfernungen der Station Scherfede zuzüglich 4 km zu Grunde gelegt.

Elberfeld, den 27. Mai 1892. (996)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schmalspurbahn Zittau - Oybin - Jonsdorf. Der Haltepunkt Zittau-Kasernenstrasse wird am 1. Juni d. J. für die

Beförderung von Braunkohlen in Wagenladungen nach Bad Jonsdorf und Jonsdorf widerruflich eröffnet.

Der Frachtsatz beträgt 0,09 ℳ für 100 kg, wozu noch die Agenturgebühren der Empfangsstationen treten.

Dresden, am 25. Mai 1892. (997)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Staatsbahnverkehre Elberfeld-, Hannover-, Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Saarau und Schweidnitz als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif für Giessereiroheisen (Hannover-Berlin) sowie ferner Saarau in die gleichnamigen Ausnahmetarife (Elberfeld-, Köln rechtsrh. - Berlin) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Berlin, im Mai 1892. (MG998)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona-, Elberfeld-, Köln (links- und rechtsrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1892 werden:

a) die an der Neubaustrecke Zielenzig-Meseritz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin gelegenen Stationen Schermeisel, Tempel und Kurzig für den unbeschränkten Güterverkehr in den oben bezeichneten Staatsbahnverkehr einbezogen;

b) die gegenwärtig bestehenden Entfernungen für die in dem oben bezeichneten Staatsbahnverkehr vorhandenen Stationen Bauchwitz, Bobelwitz, Betsche, Birnbaum, Dürrlettel, Kazmierz, Kwiltsch, Lubosch, Lubosin, Meseritz, Pinne, Politzig, Polko, Pruschim, Röhrfeld und Wierzebaum theilweise ermässigt.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 25. Mai 1892. (999MG)

Königliche Eisenbahndirektion, gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einerseits und der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits. Am 1. Juni 1892 erscheint zum Tarif vom 1. Januar 1892 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und Magdeburg einer- und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits der erste Nachtrag. Derselbe enthält unter anderem direkte Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Kurzig, Schermeisel, Tempel (des Direktionsbezirks Berlin) und Gross-Strehlitz (des Direktionsbezirks Breslau) und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Druckabzüge des Nachtrages können vom Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, und von den Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 28. Mai 1892. (1000MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Brikets aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg kommen am 1. Juni d. J. neue Frachtsätze nach Station Zuckerfabrik der Stargard-Cüstriner Eisenbahn zur Einführung. Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplaz zu erfahren.

Berlin, den 18. Mai 1892. (1001MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgütertarif. Am 1. Juli d. J. erscheint der Nachtrag 6 zu dem Lokalgütertarif der unterzeichneten Direktion. Derselbe enthält ausser einigen bereits eingeführten und bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen der tarifarischen Spezialbestimmungen, Entfernungen im Verkehr mit der neueröffneten Station Lübbow, sowie Bestimmungen wegen Abfertigung von Milch im Abonnement zwischen dem Haltepunkt Wegenstedt und Magdeburg Centralbahnhof.

Exemplare des Nachtrages sind vom 25. Juni d. J. ab bei den Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 30. Mai 1892. (1002)

Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt - Oberhessisch - Bayerischer, Nassau-Bayerischer Verkehr. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe, Höllriegelsgreuth - Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking und Pullach in den direkten Verkehr einbezogen und die Abfertigungsbefugnisse der Station Baierbrunn erweitert.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Mai 1892. (1003)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Zum Ausnahmetarif vom 15. September 1891 für Steinkohlen- etc. Sendungen von den Stationen des Oberschlesischen Grubenbezirks nach Stationen der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn etc. tritt mit Gültigkeit vom 1. Juni bis auf Widerruf ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Oesterreichischen Südbahn, Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, Eisenbahn Wien-Aspang und einen Theil der Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen. Neu einbezogen in diesen Verkehr ist die Station Simmering (Eisenbahn Wien-Aspang).

Druckabzüge des Nachtrags sind von den betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 30. Mai 1892. (1004)

Königliche Eisenbahndirektion.

Schmalspurbahn Radebeul-Radeburg. Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der schmalspurigen Eisenbahn Radebeul-Radeburg tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften unter B, des Güterfracht-Tarifs unter C und einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Grubendünger zwischen Dresden-Altstadt, -Friedrichstadt und -Neustadt und den Güterverkehrsstellen der Schmalspurbahn.

Die gleichzeitig durchgeführte Erhöhung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes für bestimmte Stückgüter zwischen Radebeul und Moritzburg-Eisenberg von 0,07 auf 0,08 ℳ gilt erst vom 15. Juli d. J. an.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 25. Mai 1892. (1005)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifhefte 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Baierbrunn, Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe, Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking und Pullach der Isarthalbahn (Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München) hinsichtlich des Gesammtverkehres in den Bayerisch-Sächsischen Gütertarif einbezogen, wie dies bereits bezüglich der Stationen Thalkirchen und Wolfratshausen für den Gesammtverkehr und für die Station Baierbrunn für Lang-, Schleif- und Grubenholz durch die am 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2 geschehen ist.

Die seitherige Beschränkung der direkten Abfertigung im Verkehre mit Baierbrunn auf gewisse Holzsorten kommt ab 1. Juni l. J. in Wegfall.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 25. Mai 1892. (1006)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Oberschlesischen Hüttenstationen, sowie Görlitz, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, in den Ausnahmetarif 9 a und b (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) des obenbezeichneten Verbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 24. Mai 1892. (1007)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. kommen der Nachtrag V zum gemeinschaftlichen Tarifhefte, und die Nachträge IV zu den Heften 1—3 des Tarifs für den vorgenannten Verkehr zur Einführung, enthaltend u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, sowie Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Bayerische und Rheinisch-Westfälische Stationen.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 25. Mai 1892. (1008)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Schmalspurige Pressnitzthal - Bahn (Wolkenstein - Jöhstadt). Die besonderen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der Pressnitzthal-Bahn sind erschienen und können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Der Tag der Betriebseröffnung dieser Schmalspurbahn wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, am 24. Mai 1892. (1009)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird der für die Beförderung von Hohlglas und Hohlglaswaaren in beliebiger Verpackung bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Bodenbach und Tetschen nach Mannheim, Badische Staatsb., durch Nachtrag II zum Tarifheft 3 eingeführte Ausnahmesatz von 1,69 ℳ für 100 kg auch für den Verkehr nach Mannheim, Hess. Ludw. B. und Ludwigshafen zur Anwendung gebracht.

Dieser Ausnahmesatz gilt nur für solche Sendungen, welche mittelst Schiff nach Belgien oder den Niederlanden bezw. darüber hinaus weitergehen.

Dresden, den 30. Mai 1892. (1010)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Juni 1892 werden die Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen Altheim und Mangolding in den Ausnahmetarif Nr. 5 für Spiritus etc. im Verkehre mit Bretten W. B. und Mergentheim W. B. einbezogen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Aufschluss.

München, den 27. Mai 1892. (1011)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr vom 1. Juli 1891 der Nachtrag 4 herausgegeben, welcher Entfernungen für einige neu aufgenommene Stationen, sowie sonstige Berichtigungen und Aenderungen enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen eingesehen und von denselben auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 25. Mai 1892. (1012)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlen- etc. Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Breddin und Wilhelmsburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 27. Mai 1892. (1013)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni d. J. treten Ausnahme-Frachtsätze für **Steinsalz** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Erfurt, Stassfurt, Baalberge und Bernburg der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg nach den Stationen Duisburg und Schalke des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 27. Mai 1892. (1014)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag II zum Tarifheft Nr. 3 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger:

1. Entfernungen und Frachtsätze zwischen Bretten, Jagstfeld, Immendingen, Schiltach und Villingen der Badischen Staatsbahnen einerseits und verschiedenen neu einbezogenen Sächsischen Stationen andererseits;
2. Entfernungen und Frachtsätze für die Station Schliengen der Badischen Staatsbahn mit den Sächsischen Staatsbahnstationen Leipzig etc.,
3. Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 6 für Twiste;
4. Sätze des Ausnahmetarifs 9 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II bei Aufgabe als Stückgut im Verkehre mit den vorher unter 1 genannten Badischen Stationen;
5. einen Ausnahmetarif 10 für Hohlglas etc. in Ladungen von 10 000 kg von Bodenbach, Tetschen nach Mannheim, welcher nur für Sendungen gilt, die mittelst Schiff nach Belgien oder den Niederlanden bezw. darüber hinaus weitergehen.

Die veränderten Sätze des Ausnahmetarifs 6 für Twiste im Verkehre mit Basel (Bad. Staatsb.) gelangen vom gleichen Tage ab auch für Basel (Reichsbahn) zur Anwendung.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 24. Mai 1892. (1015)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Berlin-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen. Zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Berlin-Magdeburg und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1. Juni laufenden Jahres der vierte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Kerkwitz, Kunnersdorf bei Kamenz, Kurzig, Peitz-Forsthaus, Schermeisel und Tempel des Direktionsbezirks Berlin, sowie für die Stationen Angern, Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Lübbow, Münchehof und Watenstedt des Direktionsbezirks Magdeburg, ermässigte Entfernungen für die an der Bahnstrecke Rogsen-Meseritz-Rokietnice belegenen Stationen und Aenderungen und Ergänzungen mehrerer Ausnahmetarife. Die Entfernungen für Lübbow treten erst mit dem Tage der Einrichtung dieser Station für den Güterverkehr, welche besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 27. Mai 1892. (1016)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Juni 1892 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband zum Theil II, Heft 1 (Klassentarif) der Nachtrag VIII in Kraft, welcher Aenderung einiger Frachtsätze sowie Aufnahme einiger Deutscher und Ungarischer Stationen enthält und zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück bei den bekannten Dienststellen bezogen werden kann.

Breslau, den 28. Mai 1892. (1017)

Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Vom 1. Juni d. J. ab werden die Stationen Karolinegrube R. O. U. E., Malapane, Ohlau, Ruda, Scharley, Schoppinitz O. S. E. und R. O. U. E. des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau und die Station Strassgräbchen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin in den Ausnahmetarif Nr 1 (für Eisenbahn- und Stahlwaaren) des Tarifs für obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der in Abschnitt II E des Tarifs für diese Stationen bereits aufgeführten Entfernungen und der allgemeinen Kilometertariftabelle in Abschnit II F a des Tarifs.

Breslau, den 28. Mai 1892. (1018)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Bahn-Württembergischer Expressgut-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ab wird die Station Besigheim der Königlich Württembergischen Staatsbahnen in den Main-Neckar-Bahn-Württembergischen Expressgut-Tarif einbezogen. Näheres bei unseren Gepäck-, bezw. Expressgut-Abfertigungen.

Darmstadt, den 25. Mai 1892. (1019)

Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. ab gelangt der Nachtrag II zu Theil III Heft 2 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes** vom 1. Juni 1891 zur Einführung.

München, den 23. Mai 1892. (1020)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausschliessung der Station Niederdresselndorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) von der Abfertigung von Fahrzeugen. Die Abfertigung von Fahrzeugen von oder nach Station Niederdresselndorf findet fortan nicht mehr statt.

Köln, den 27. Mai 1892. (1021)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güterverkehr und Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.). Am 1. Juni d. J. erscheint je ein Nachtrag IV, VI und VII zu den Heften 2 bis 5 des Tarifs für den Güterverkehr sowie zum Ausnahmetarif B für den vorgenannten Kohlenverkehr.

Die Nachträge enthalten u. a. Frachtsätze bezw. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hiddinghausen, Kierspe, Meinerzhagen, Volme und Wrexen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld sowie Daufenbach, Kreuzau und Lendersdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.), ferner veränderte Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene Stationsverbindungen und Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Station Daufenbach treten am 10. Juni d. J., diejenigen für die Stationen Kierspe, Meinerzhagen und Volme erst von einem noch näher bekannt zu machenden Tage ab in Kraft.

Köln, den 28. Mai 1892. (1022)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen

und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, zu den Besonderen Tarifvorschriften und zu den Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie Aenderungen von Stationsnamen und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Siedesalz von Stassfurt etc. nach Rostock F. F. und Wismar.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. Mai 1892. (1023)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Zum Bayerisch-Hessischen Personen- und Gepäckverkehr über Aschaffenburg vom 1. April d. J. wird vom 1. k. Mts. ab der 1. Nachtrag ausgegeben.

Mainz, 24. Mai 1892. (1024)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die Einlösung der am 1. Juli 1892 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 erfolgt vom 24. Juni d. J. ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig.

Ferner werden dieselben vom Tage der Fälligkeit ab eingelöst

bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst.

Magdeburg, den 27. Mai 1892. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Die 22. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Mittwoch, den 29. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1891/92,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für ein durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidendes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 28. Mai 1892. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die Lieferung der für das Winterhalbjahr 1892/3 zum Beheizen der Personenwagen erforderlichen

Presskohlen und buchenen Holzkohlen sowie
das Aufhauen von Feilen

für den Zeitraum eines Jahres soll vergeben werden.

Bedingungen hierzu nebst Angebotsformular können auf postfreies Ansuchen gegen Einsendung von 40 ₰ (worin das Porto enthalten ist) von der Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Chemnitz bezogen werden.

Angebote sind bis zum
11. Juni d. J.
an die genannte Stelle einzureichen.

Chemnitz, am 30. Mai 1892. (1027)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

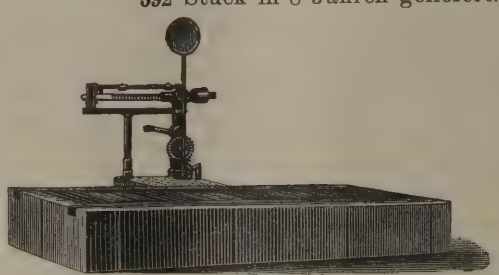
Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u. dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle **nur** die echte, seit 17 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch R. Avenarius & Co., Stuttgart & Hamburg.

Patente für Lokomotivbau
werden zum Ankauf, Verwerth. oder geg. Gewinnbetheil. des Erfinders von der **Märkischen Lokomotiv-Fabrik in Schlachtensee** gesucht.

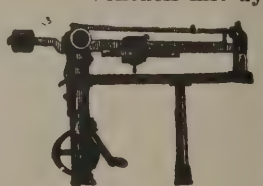
Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt
Waggonwaagen mit und ohne Geleisunterbrechung
592 Stück in 8 Jahren geliefert.

Fundament in Stein und Eisen.
Belag in Holz, Riffelblech oder Gusseisen.



Signalscheibe einfach oder mit Sicherheitsvorrichtung.
Entlastung bei Waggonwaagen **ohne** Geleisunterbrechung mit 15 Umdrehungen.
Bei Waggonwaagen **mit** Geleisunterbrechung mit 6 Umdrehungen der Kurbel
eventuell mit **hydraulischer** oder **electrischer** Hebung der Brücke.



Auswiegung durch Laufgewicht, meistens verbunden mit **Schenck's Registrirapparat.** Verbreitet in ca. 2500 Exemplaren.

Taus	Hund.	Zehn.	Kilo		Empfänger.
9	6	5	8	Brutto	
1	4	9	6	Tara	Datum
				Netto	

Prospecte gratis und franco.
Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art und Grösse.

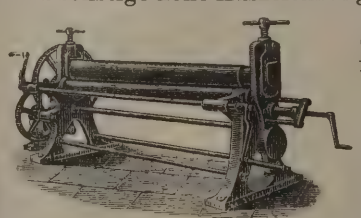
Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
34 mal höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland!

Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 44

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Juni 1892.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 11. d. Mts.

Inhalt:

Universalgeschichte des Handelsrechts. I.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Frühjahrssession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes am 27. u. 28. Mai d. J.
Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im April d. J.
Zugverspätungen in Oesterreich im Monat April d. J.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Eröffnung der Lokalbahnstrecke Krasna-Roznau.
Generalversammlungen der: Szathmár-Nagy-Banyaer E., Lokalb. Reichenberg-Gablonz, Oesterr.-Ungar. Staatsbahn, Lokalbahn Asch-Rossbach.
Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa.
Börsenbericht.
Aus Belgien und Luxemburg:
Einnahmen der Staatsbahnen in 1891.
Westflandrische Eisenbahn.
Haftpflicht der Verwaltungsräthe einer Strassenbahngesellschaft.
Brüsseler Strassenbahnen.
Luxemb. Prinz Heinrich-Eisenb.
Aus Frankreich:
Rückkauf v. Lokalbahnen durch das Departement.
Versicherung gegen Frachtbeschädigungen auf d. Eisenbahn.
Bücherschau.
Personalnachrichten.
Aus Grossbritannien:
Bau einer Strassenbahn über die Westminsterbrücke und am Thames Embankment in London entlang.
Neue elektr. Untergrundbahnen in London.
Verkauf der Nordlondon Tramways.
Neue Vorschläge für elektrische Untergrundbahnen in London.
Nordwestbahn.
Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn.
Verkehr auf den Engl. Bahnen.
Eisenbahnunfälle im Jahre 1891.
Verschiedenes:
Chenhall's festes Petroleum.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Generalversammlungen.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Universalgeschichte des Handelsrechts

von **L. Goldschmidt.**

I.

Unter obigem Titel ist bei Enke, Stuttgart 1891, die dritte völlig umgearbeitete Auflage des ersten Bandes des Goldschmidt'schen Handbuches des Handelsrechts erschienen, und zwar zunächst die erste Lieferung der ersten Abtheilung, enthaltend: die Grundprobleme, das Alterthum, das Mittelalter — die Weltmächte und die Kirche, die Mittelmeerstaaten — Ergebnisse der römischen Rechtsbildung im Mittelalter: Geschichte der einzelnen Rechtsinstitute. Wir glauben nicht zu weit zu gehen, wenn wir das neue Werk des grossen Handelsrechtslehrers als ein literarisches Ereigniss ersten Ranges bezeichnen. In der That haben wir es mit einem ganz neuen, äusserst originellen Werke zu thun, welches in äusserer Anknüpfung an die früheren Ausgaben, deren letzte 1875 erschienen ist, auf Grund der eingehendsten selbständigen Forschungen und gestützt auf ein Material an Quellen und Literatur, das nach Tausenden von Bänden zählt, der Wissenschaft neue Bahnen eröffnet. Mehr noch als die enorme Gelehrsamkeit des Verfassers, müssen wir seine hervorragende Gabe bewundern, die Fülle des von ihm erschlossenen Reichthums von Thatsachen zu einem harmonischen Ganzen zu ordnen und im Dienste der leitenden Idee zu verwerthen. In dieser Universalgeschichte des Handelsrechts erhalten wir einen tiefen Einblick in das Wesen des Handels und seiner einzelnen Institute, wie sie sich im Laufe der Zeiten aus dem inneren Bedürfnisse entwickelt und mit logischer Nothwendigkeit gestaltet haben. Und während wir an der Hand des gelehrten Rechtshistorikers die anziehenden Einzelheiten jenes Werdeprozesses verfolgen, erschliesst uns der umfassende Geist des Rechtsphilosophen damit zugleich die Grundprobleme der Lehren des Handelsrechts.

Indem wir nachstehend eine gedrängte Uebersicht des reichen Inhalts des Gebotenen zu geben versuchen und einiges besonders Interessante, namentlich aus dem Gebiete des Transportrechts, ausführlicher mittheilen, möchten wir unsere Leser an dem seltenen Genusse, welchen uns die Lektüre dieses klassischen Werkes verschafft hat, theilnehmen lassen und sie zum eigenen tieferen Eindringen anregen.

Im Vorwort betont der Verfasser die grossen Schwierigkeiten eines wirklich universalhistorischen Aufbaues, wie sie nach 30jährigen Studien überwunden wurden, um mit dieser dringendsten Aufgabe der Wissenschaft des Handelsrechts gleichzeitig eine der wichtigsten Aufgaben der allgemeinen Rechts- und Kulturgeschichte der Lösung näher zu bringen. Auch in der Aufgabe selbst lag ein unwiderstehlich lockender

Reiz, da wohl auf keinem anderen Rechtsgebiete eine gleich stetige produktive Gesammtarbeit aller Kulturvölker nachweisbar sein dürfte.

Die Einleitung erörtert kurz den Begriff und die Zweige des Handelsrechts: des den allgemeinen Normen des Privat- und öffentlichen Rechts vorgehenden eigenthümlichen Sonderrechts für den Handel, d. h. für die den Güterumlauf vermittelnde Erwerbsthätigkeit. Nach einem umfassenden Blick auf die Begriffe des Handelsrechts und der Handelswissenschaft, welche in ihrem weiteren Sinne ausser dem Handelsrecht selbst die Handelswissenschaft im engeren Sinne als Theil der Wirthschaftslehre, ferner die Handelspolitik, die Handelspflege und die Handelsgeschichte umfasst, führt uns der Autor zu der eigentlichen Aufgabe dieses Theils des Gesammtwerkes:

Grundzüge einer Universalgeschichte des Handelsrechts.

In den Vorbemerkungen wird zunächst gezeigt, wie sich im Gesammtkreise der Europäischen Civilisation ein sehr umfassendes Sonderrecht des Handels gebildet hat, aus inneren und aus geschichtlichen Ursachen. Das Handelsrecht nimmt dem allgemeinen bürgerlichen Recht gegenüber eine bahnbrechende Reformstellung ein, dieses mit seinen Tendenzen durchdringend und, indem es darin aufgeht, seinen eigenen Kreis erheblich verengend, gleichzeitig aber durch neu hinzutretende, seinem besonderen Bedürfniss entsprechende Rechtssätze wachsend. Man mag es einem Gletscher vergleichen: in den unteren Regionen vereinigt sich sein schmelzender Firn mit den allgemeinen Niederschlägen, in den oberen findet stets neue Firnbildung statt. Unter Anführung einer überaus reichen Literatur wird gezeigt, wie die bisherigen Versuche der Geschichte des gesammten Handelsrechts völlig unzureichend sind, wie eine Sammlung der Quellen und Literatur vermisst wird, als Hilfsmittel aber die Werke über universelle Kulturgeschichte, insbesondere über die Universalgeschichte des Handels und der Nationalökonomie dienen können. In der geschichtlichen Betrachtung bilden das Gestern, das Heute und das Morgen eine ununterbrochene Kette.

Die Uebersicht der geschichtlichen Entwickelung zeigt, wie der kosmopolitischen Natur des Handels, welcher eine Weltwirthschaft mit internationaler Arbeitstheilung anstrebt, die frühzeitige international gleiche Gestaltung des Handelsrechts und eine dadurch bedingte auffallende Kontinuität der Rechtsentwickelung entspricht. Wie die Handelssprache ihre technischen Ausdrücke den Idiomen aller Völker entlehnt, so ist das für den Handelsverkehr in der Gegenwart geltende Recht nicht Erzeugniss einer einzelnen Geschichtsepoche, noch eines einzelnen Volkes. Die Römer, die Italiener, die kirchliche Gesetzgebung und Praxis haben an seiner Ausbildung mitgearbeitet und die autonome Bildung des modernen Verkehrsrechts vorbereitet. Von Bedeutung waren ferner die Schöpfungen des germanischen Geistes, der Einfluss der französischen Kodifikation und deutsche Gesetzesarbeiten. Ist alles Recht Niederschlag der durch die ethischen und wirthschaftlichen Anschauungen und Zustände bedingten, häufig unbewussten Zweckgedanken, so wiegt in dem Verkehrsrecht naturgemäss die wirthschaftliche Grundlage weitaus vor, aber die ethischen Momente (Treu und Glauben, bona fides) spielen auch hier eine hochbedeutsame selbständige Rolle.

Es folgt eine Darstellung der wirthschaftlichen und rechtlichen Grundprobleme. Mit der Urzeit beginnend führt der Verfasser den Güteraustausch und die verschiedenen Arten des Handels an unseren Augen vorüber. Die Preise, die Messen und Märkte, das Transportwesen mit seinen Karawanen, die Strassen, die Städte werden in ihrer Entwickelung verfolgt. Es wird gezeigt, wie die Schifffahrt und die Bedeutung des — mit dem Seeraub innig verknüpften — Seehandels eine überwiegende Bedeutung für die Bildung des Handelsrechts haben. Im weiteren Verlauf der Darstellung wird der Kreditverkehr, die kapitalistische Organisation der Gesellschaft (Sklaverei, Leibeigenschaft), Gross- und Kleinbetrieb erörtert.

Besonders interessant und den ureigensten Anschauungen des Verfassers entsprungen sind die Untersuchungen über das Wesen des positiven Rechts und sein Verhältniss zur Sitte. Alles positive Recht ist äussere Entfaltung und Anerkennung der den jederzeitigen Lebensverhältnissen immanenten natürlichen Rechtsnormen. Jedes dieser Verhältnisse hat seinen ihm eigenthümlichen Zweck und damit auch sein positiv gegebenes (wirthschaftliches, ethisches) Wesen (Natur der Sache), obwohl zeitlich und örtlich verschieden nach der Gesammtanlage (Volkscharakter) und deren jederzeitiger Entfaltung (den wechselnden Kulturzuständen). Es bildet sich so nothwendig ein Gesammtbewusstsein über die zweckmässige und gerechte Rechtsnorm; aber es kann freilich das Unvollkommene und das Verkehrte statuirt werden; das Rechtsideal ist so verschieden als das Kunstideal, die Rechtsbegabung (man vergleiche etwa Römer und Hellenen) äusserst ungleich.

Das Recht tritt zunächst in Form der Sitte, erst später in der höheren der Satzung (als Gesetz) auf. Die Handelssitte bildet sich vornehmlich im gewerbemässigen Handelsbetrieb, verschieden nach Gross- und Kleinhandel, für ersteren mit internationalem Charakter. Für Schiffs- und Landkarawanen bildet sich eine feste Ordnung, für die Art des Tauschmittels (Geld), für Maass und Gewicht, für die meist einfachen weil internationalen Geschäftsformen entsteht ein fester, sich allmählich zur Rechtsgewohnheit verdichtender Brauch. Hier wird die Treue (kaufmännische Redlichkeit) zur nothwendig gewollten Regel. Auf den Messen und Märkten bildet sich das System der festen Zahlzeiten und Kreditfristen, Polizei und Gerichtsverfahren.

Die Treue wird auch dem ursprünglich rechtlosen Fremden gehalten: Gast- und Fremdenrecht.

Die Rechtsgeschäfte, wie das sie beherrschende Recht, unterliegen dem doppelten Entwickelungsgesetze der Entfaltung und der Vereinfachung. Allmählich bildet sich ein eigenthümliches Handelsrecht als besonderer Rechtszweig. Die besondere Ausprägung beschränkt sich entweder auf den typischen Verkehrs-Thatbestand, allenfalls Rechtsbegriff, oder geht zur Anerkennung, ja Formulirung von Rechtssätzen über. Zu berücksichtigen ist noch die bahnbrechende Reformstellung des Handelsrechts gegenüber dem allgemeinen bürgerlichen Recht, andererseits die Verengung der Handelsgewerbe durch die öffentliche Thätigkeit des Staats und der Kommunalverbände, ferner der wichtige Einfluss der ethischen Momente (Treu und Glauben) neben vorwiegend wirthschaftlichen Anschauungen.

Ueberall ist auf die geschichtlichen Wurzeln der Rechtsinstitute zurückzugehen, welche einfache oder mehrfache sein können. So ist — um aus den zahlreichen angeführten Beispielen die uns zunächst liegenden herauszugreifen — das Seerecht zu einem beträchtlichen Theile römisch; das heutige Recht des Kaufs, des Frachtvertrags, des Kommissionsgeschäfts ist seinem Kern nach römisch, aber stark beeinflusst von germanischen und spezifisch merkantilen, dem Mittelalter wie der Neuzeit angehörigen Rechtselementen. Nur mittelst sauberer Sonderung und vorsichtiger dogmatischer Verbindung lässt sich das geschichtlich begründete, d. h. wirklich bestehende Rechtsinstitut sicher erkennen, dessen angemessene Fortbildung anbahnen: genetische Methode im Gegensatz zur dogmatischen Isolirungsmethode.[1])

[1]) Die Hauptvertreter dieser entgegengesetzten Richtungen, welche namentlich auch bei Auslegung der Gesetze praktisch werden, sind bekanntlich Goldschmidt und Thöl. Vergl. unsere Aufsätze „Kritik und Antikritik, 23 angebliche Ungültigkeiten im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ im Jahrgang 1883 Nr. 8, 14, 16, 18, 20, 27, 31—34 und 38 d. Ztg.

Für die universalgeschichtliche Betrachtung fallen, nach Ausscheidung der ausserhalb nachweisbaren Zusammenhanges rechtlicher Entwickelung stehenden Elemente, ins Gewicht:

im Alterthum die Länder des Mittelmeeres und der benachbarten Meere, mit den Aegyptern, Phöniziern, Hellenen und Römern,

im Mittelalter das byzantinische Reich und die Araber, die Germanen der fränkischen Monarchie, die Romanen (vornehmlich Italiens) und die Deutschen (insbesondere die Niederdeutschen),

in der Neuzeit seit Entdeckung der Seewege nach Indien und der neuen Welttheile die ganze Erde, vor allem die beiden Gestade des atlantischen Ozeans: erst Portugiesen und Spanier, dann Holländer und Engländer, in jüngster Zeit alle Nationen wetteifernd zusammen. Der mehr als 1½ Jahrhunderte herrschende Einfluss französischer Kodifikation findet in der germanischen Welt ein Gegengewicht von wachsender Bedeutung.

Erst in den beiden letzten Jahrhunderten findet man die Vollentwickelung[2]) aller der Keime, welche die vieltausendjährige Geschichte des Verkehrs und Verkehrsrechts in überreicher Fülle ausgestreut hat. Die Anfänge der Weltwirthschaft finden sich bereits im römischen Reich, und schon dort sind die Keime des in der Gegenwart mächtig anschwellenden Weltrechts[3]) gelegt. — Die Elemente der Wirthschaftsordnung wie der Rechtsordnung fliessen aus unzähligen Quellen und Bächen zusammen in einen grossen Strom. Ihr weltgeschichtliches Gepräge aber empfängt diese Kulturmischung nur von derjenigen Nation, welche es versteht, in Aneignung und Umbildung dieselbe mit ihrem eigenartigen Geiste zu erfüllen und festgestaltet den nachfolgenden Trägern der Civilisation zu überliefern. In diesem Sinne sind die Wirthschafts- und Rechtsbildungen der orientalischen, der hellenischen, der römischen, der romanischen Mittelmeerwelt, der germanischen des Nordens und Westens zugleich universal und national.

Die vom Verfasser in den folgenden Abschnitten gegebene Uebersicht verfolgt lediglich universalgeschichtliche Ziele und ist nach den entsprechenden Gesichtspunkten geordnet, muss aber äusserlich eine spezialgeschichtliche sein. Diese Darstellung wird den Gegenstand einer weiteren Besprechung bilden. G . . . . . r.

[2]) Ob wir schon auf der Höhe dieser Entwickelung stehen, kann erst die Zukunft zeigen. Allerlei Anzeichen — wir erinnern nur an die Fortschritte der Elektrotechnik — deuten darauf, dass wir erst die Schwelle einer noch grossartigeren Entwickelungsperiode betreten haben. Der Einsender.

[3]) Einen bedeutsamen Schritt in dieser Richtung bezeichnet das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, dessen Ratifikation hoffentlich nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. Der Einsender.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 9,27 km lange Strecke Memel-Collaten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg und die 9,417 km lange Strecke der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen — von welchen die erstbezeichnete Strecke am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden soll und die Strecke Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden ist, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1834 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1854 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die Statistik der Radreifenbrüche (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1925 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit im Vereinsgebiete (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1926 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 18./19. Mai d. J. in Landeck i. T. abgehaltenen Ausschusssitzung (die nächste Ausschusssitzung soll am 16. November d. J. in Leipzig stattfinden) (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Frühjahrssession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes am 27. und 28. Mai d. J.

Nach zweimaliger Abstimmung wurde das Eingehen in die wichtigste Vorlage, betreffend die Erhöhung der Tarife, abgelehnt. Der Verlauf dieser Sitzungen war folgender: Der Handelsminister gedachte nach Eröffnung derselben in höchst anerkennenden Worten der Thätigkeit des früheren Präsidenten, Freiherrn v. Czedik, indem er den neuen Präsidenten, Ritter v. Bilinski, der Versammlung vorstellte. Nachdem viele Mitglieder sich gegen die Erhöhung der Tarife überhaupt ausgesprochen hatten, legte Präsident v. Bilinski dar, dass es das Bestreben der Verwaltung der Staatsbahnen sein müsse, ein solches Erträgniss auf ihren Linien zu erzielen, dass dieselben aus sich heraus alle ihre Erfordernisse zu decken vermögen. Das sei nun leider bei dem komplizirten und weitverzweigten Organismus der Staatsbahnen nicht der Fall. Zur Instruirung der verschiedenen Eisenbahnlinien für die Bewältigung des grossen Verkehrs seien Bestellungen von Wagen und Maschinen, dann Stationsherstellungen nothwendig geworden, von denen man bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge nicht erwarten könne, dass die Linien sie aus sich selbst heraus zu tragen vermöchten. Wenn aber das Erträgniss der Staatsbahnen ein höheres sein würde als bisher, dann würde sich wohl auch die Finanzverwaltung eher dazu verstehen, den Ansprüchen der Generaldirektion zu entsprechen. Er wies sodann an der Hand eines grossen statistischen Materials nach, wie sich die Erträgnisse bei den einzelnen Linien der Staatsbahnen stellen, und hob hervor, dass die Staatsbahnen ebenso wie alle anderen Oesterreichischen Bahnen unter der kontinuirlichen Erhöhung der Ausgaben leiden, welche herbeigeführt werden durch die theuren Kohlenpreise, durch die Erhöhung der Arbeitslöhne, durch die Erhöhung der Bezüge der Beamten und des Eisenbahnpersonals, durch die infolge der ministeriellen Verfügungen nothwendig gewordene Schonung bezw. Vermehrung des Personals usw. Redner erörterte dann in eingehender Weise das Verhältniss zwischen den Kosten, welche die Erwerbung der verstaatlichten Eisenbahnen verursacht, und den Erträgnissen einzelner dieser Bahnen. Es gebe darunter so manche, die durchaus keine strategische Wichtigkeit besitze und bei der die Erträgnisse nicht einmal die Betriebskosten decken. Und dabei gebe es noch immer Rekriminationen, dass die Staatsverwaltung so wenig für die Staatsbahnen leiste und dergleichen mehr. Aus allen diesen angegebenen Verhältnissen heraus habe sich für die Generaldirektion der Staatsbahnen die Nothwendigkeit ergeben, eine Regulirung der Tarife vorzunehmen.

Diesen Ausführungen traten mehrere Mitglieder, insbesondere Reichsrathsabgeordneter Dr. Russ, mit den Bemerkungen entgegen, dass die Eisenbahnen, speziell die des Staates, vorwiegend wirthschaftlichen, nicht aber finanziellen Interessen zu dienen hatten, dass die Zeit seit der Einführung der ermässigten Tarife viel zu kurz sei, um überhaupt bei dem allgemein darniederliegenden Geschäftsgange ein Urtheil über die Rückwirkung dieser Tarife auf das finanzielle Ergebniss zu fällen, dass die Stabilität derselben durch die vorgeschlagenen Aenderungen jedenfalls leiden, was besonders von der Eisen- und der Kohlenindustrie der Fall wäre usw. Dem gegenüber wies Hofrath Liharzik in einer längeren Auseinandersetzung darauf hin, dass die beantragte Erhöhung der Tarife keine so wesentliche sei, wie man nach den Ansichten einzelner Mitglieder des Staats-Eisenbahnrathes glauben sollte. Die Tarife würden, wenn sie aktivirt werden, noch immer niedriger sein, als jene vor der Einführung des neuen Gütertarifs vom 1. Juli 1891; die grösste Erhöhung betrage für die Wagenladung 3 fl., im Durchschnitte beziffere sich die Erhöhung aber nur auf 2 fl., in einzelnen Fällen betrage sie sogar nur 1 fl.

Der Staats-Eisenbahnrath ging hierauf in die Spezialdebatte über die vorgeschlagene Aenderung der Klassifikation über und verhandelte zunächst über den Vorschlag der Regierung, jene Artikel, welche nach dem allgemeinen

Tariftheile I der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen bei Auflieferung von 10 000 kg in die Klasse A eingereiht sind und nach dem Tariftheile II der Oesterreichischen Staatsbahnen derzeit in den Spezialtarif 1 gehören, in einen Ausnahmetarif IV c zu versetzen, dessen Niveau die Mitte zwischen der Klasse A und dem Spezialtarife 1 hält. Es handelt sich hier um einige höherwerthige Artikel, welche im Vorjahre einer besonderen Ermässigung theilhaftig wurden, jetzt aber wieder durch die Schaffung eines neuen Ausnahmetarifes ein wenig erhöht werden sollen; die Erhöhung spielt jedoch im ganzen keine Rolle. Dieser Antrag wurde angenommen. Der Vorschlag, Gyps und Dunggyps, Kalk, gebrannten Kalk, Dungkalk und Thomasschlackenmehl aus dem Ausnahmetarif II in den Ausnahmetarif I zu versetzen, wurde im Interesse der Landwirthschaft abgelehnt. Dagegen wurde der Antrag, hydraulischen Kalk (Roman-Cement), Mörtel und Steine, und zwar Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine, aus dem Ausnahmetarif II in den Ausnahmetarif I zu versetzen, angenommen. Endlich wurde beschlossen, den Artikel Cement aus der Klasse C in den Ausnahmetarif I zu übertragen. Hierauf erfolgte die Debatte über die beantragte Erhöhung der Tarifsätze. Der wichtigste von diesen Anträgen geht dahin, in den Wagenladungsklassen A, C und dem Ausnahmetarif I für Kohle, in dem Spezialtarif II insbesondere für Holz und in dem Spezialtarif III die Einheitssätze von 1 bis 50 km für den Nahverkehr zu erhöhen. Damit steht im Zusammenhang der Antrag, die Manipulationsgebühr, welche im vorigen Jahre für die Entfernung von 1—80 km eine Ermässigung erfahren hatte, wieder auf den alten Stand zu bringen und dieselbe demnach auf 4 bezw. für Kohle auf 3 kr. zu erhöhen. Abg. Dr. Russ betonte neuerlich die schwere Belastung der Kohlenproduktion und des Kohlenverkehrs durch die Erhöhung der Manipulationsgebühr und machte darauf aufmerksam, dass im letzten Jahre, gestützt auf die Tarifermässigung im östlichen Theile des Böhmischen Braunkohlenreviers, 12 neue Schächte gebaut und eingerichtet wurden, welche eine jährliche Mehrförderung von 2 Millionen Tonnen leisten können. Namentlich sei die Ausfuhrlinie Brüx - Klostergrab - Mulde dadurch sehr schwer betroffen, dass die Fracht- und Manipulationsgebühr für einen Wagen Braunkohle, welche bisher 10 fl. betragen hat, nunmehr auf 16 fl. erhöht werden soll. Diese Frachtsätze treffen gerade eine minderwerthige Kohle, deren Werth für den Wagen zwischen 5 und 10 fl. schwanke. Die Ausfuhr auf dieser Strecke habe in den letzten Jahren 700 000 t betragen, und dieselbe versehe namentlich die Relation gegen Leipzig, deren Etablissements alle auf den Bezug dieser minderwerthigen Kohle eingerichtet sind. Die Regierung bemühe sich, den arbeitenden Klassen durch eine Ausgestaltung der sozialpolitischen Einrichtungen zu Hilfe zu kommen. Maassregeln aber, welche, wie die vorgeschlagene, die Kohle treffen, können sozial-politisch alle Vortheile der Gesetzgebung wettmachen und eine Krise in der Kohlenproduktion heraufbeschwören, deren Wirkungen unabsehbar sind. Der Redner ersuchte daher die Regierung auf das angelegentlichste, diesem Umstande Rechnung zu tragen.

Hierauf wurden die Vorschläge der Regierung mit 25 gegen 15 Stimmen abgelehnt. Ein Antrag, durch welchen die Regierung ersucht wird, die Manipulationsgebühr nicht über 3 fl. zu erhöhen, wurde angenommen. — Der Handelsminister erklärte hierauf, dass die Regierung angesichts der dargelegten Umstände die Frage der Erhöhung der Manipulationsgebühr für Kohle nochmals in reifliche Erwägung ziehen werde. Die weiteren Anträge betreffen die Erhöhung der Einheitssätze im ersten Staffel von 1—50 km in der Klasse B bei gleichzeitiger Verminderung des Einheitssatzes im zweiten Staffel von 51—150 km, ferner die Erhöhung der Einheitssätze im ersten, dritten und vierten Staffel beim Spezialtarif 1 (Getreide) und die Einhebung der für die Entfernungen über 80 km festgesetzten Manipulationsgebühren auch bei Transporten auf Entfernungen bis 80 km. Alle diese Anträge wurden abgelehnt. Sodann erstattete Dr. Russ namens des allgemeinen Komitees den Bericht über mehrere Anträge. Der Staats-Eisenbahnrath beschloss hierauf einstimmig, die Regierung zu ersuchen, dass sie die Böhmische Westbahn so bald als möglich einlöse oder mindestens in den Staatsbetrieb übernehme. Ebenso wurde die Regierung aufgefordert, das Nöthige zur Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse in Amstetten, Eger, Krakau, Bruck an der Mur und Bielitz zu veranlassen. In die vorgeschlagene Errichtung eines Betriebsinspectorates in Eger ging der Staats-Eisenbahnrath nicht ein. Abg. v. Lindheim referirte namens des Personentarif-Komitees über die Winter-Fahrordnung und über verschiedene Anträge, namentlich über die Verwohlfeilung der Schlafwagengebühren, die Einrichtung von Restaurationswagen auf der Linie Wien-Czernowitz, die Verbessung des Fahrplanes und der Kommunikation auf der Bozen-Meraner Bahn, über Verbesserungen in der Verbindung Brünn-Olmütz und Prerau-Prossnitz, endlich über die Ermässigung des Zonentarifes im Personenverkehr auf den Distanzen von mehr als 300 km. Die Anträge des Komitees wurden angenommen. Nachdem noch über einige minder wichtige Tarifangelegenheiten Bericht erstattet wurde, war die Tagesordnung erschöpft. Der Handelsminister dankte den Mitgliedern des Staats-Eisenbahnrathes für ihre Mühewaltung und schloss sodann die diesjährige Frühjahrssession.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat April d. J.

Es haben in jenem Monat vereinnahmt (die Differenz gegen die gleiche Periode des Vorjahres ist durch ± ausgedrückt):

a)	die Ungarischen Staatsbahnen	5 133 400 fl.
	für 1 km 705 fl. (— 109 647 fl., für 1 km — 6 fl.),	
b)	die eine Staatsgarantie geniessenden Bahnen zusammen	381 283 „
	für 1 km 749 fl. (— 13 417 fl., für 1 km — 60 fl.),	
c)	die eine Staatsgarantie nicht geniessenden Bahnen zusammen	672 695 „
	für 1 km 2 236 fl. (— 53 295 fl., für 1 km — 205 fl.),	
d)	alle Lokalbahnen zusammen	556 361 „
	für 1 km 171 fl. (+ 115 332 fl., für 1 km + 9 fl.).	
	Sämmtliche vorstehend bezeichneten Eisenbahnen	6 743 739 fl.

In den ersten 4 Monaten d. J. haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	19 867 658 fl.	(+ 6 754 fl.),	für 1 km	2 693 fl.	(— 18 fl.)
b)	1 569 476 „	(+ 111 976 „),	„ 1 „	3 083 „	(+ 97 „)
c)	2 449 591 „	(— 69 120 „),	„ 1 „	2 362 „	(— 67 „)
d)	2 057 413 „	(+ 535 584 „),	„ 1 „	632 „	(+ 73 „)

Summe 26 024 138 fl. (+ 585 194 fl.).

Die kilometrische Einnahme sämmtlicher Ungarischen Bahnen vom 1. Januar bis 30. April d. J. betrug durchschnittlich 2 159 fl., somit — 63 fl. gegen das Vorjahr.

Zugverspätungen in Oesterreich im Monat April d. J.

In jenem Monat kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 179, bei den Personenzügen über 20 Minuten 311, bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 64, im ganzen 554. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizeiamtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe; die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 54.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Eröffnung der Lokalbahnstrecke Krasna-Roznau.

Am 1. d. Mts. ist die vorgenannte Lokalbahnstrecke für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die an dieser Lokalbahnstrecke gelegenen Stationen Zaschau und Roznau werden für den Personen- und Güterverkehr mit Ausschluss von explodirbaren Gütern, die Halte- und Ladestelle Hrachowetz für den Personen- und tarifmässig beschränkten Güterverkehr in Wagenladungen, die Haltestellen Stritsch und Zubri für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet. Die genannte normalspurige Lokalbahn, welche eine Abzweigung der Lokalbahn Weisskirchen- (Krasna-) Wsetin bildet, ist Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und wird mit Dampfkraft betrieben. In der Station Krasna hat sie unmittelbaren Geleiseanschluss, sowohl an die vorbezeichnete Lokalbahn, als auch an die Linie Kajetein-Bielitz des Hauptbahnnetzes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Generalversammlung der Szathmár-Nagy-Banyaer Eisenbahn am 15. Mai d. J.

Gemäss dem Geschäftsbericht für das Jahr 1891 betragen die Einnahmen 163 049,69 fl., die Ausgaben 90 519,25 fl. und der Ueberschuss 72 530,44 fl. Es wurde beschlossen, von dem nach den statutarischen Abschreibungen verbleibenden Rest 44 412 fl. als 6 % Interessen für die 7 402 Stück im Umlauf befindlichen Prioritätsaktien und 2 100 fl. für die auszuloosenden und einzuloosenden Prioritätsaktien zu verwenden.

Generalversammlung der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz am 21. Mai d. J.

Nach dem Geschäftsberichte für 1891 betrugen die Betriebs-Reineinnahmen 186 013 fl., die Ausgaben 87 648 fl. und das sohin resultirende Betriebs-Reinerträgniss 98 365 fl. Die

Gesammtausgaben repräsentiren 47,5 % der Betriebs-Reineinnahmen. Von letzteren entfielen auf das Betriebskilometer 15 123 fl. — um 12,5 % mehr als im Jahre 1890 — und weist, wie der Bericht konstatirt, dieses günstige Ergebniss der gesellschaftlichen Bahn unter den Oesterreichisch-Ungarischen Lokalbahnen den ersten Platz an. Für Erweiterungsbauten wurden 8 658 fl. verausgabt. Der Rechnungsabschluss weist einen Gewinnsaldo von 99 883 fl. aus. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath, nach Abschlag von 4 740 fl. für Erweiterungsbauten aus dem Jahre 1889, sowie der statutarischen Dotirungen auf die emittirten Aktien im Gesammtbetrage von 1,298 Millionen Gulden — 863 000 fl. Prioritätsaktien und 435 000 fl. Stammaktien — und 10 Genussscheine ausser der 5 % Dividende von zusammen 64 900 fl. weitere 13 000 fl. als 1 % Superdividende auszuzahlen, demnach den Kupon der Prioritäts- sowie der Stammaktien mit 12 fl. für die Aktie vom 1. Juli d. J. ab einzulösen und 8 661 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde ohne Diskussion angenommen. — Der nächste Punkt der Tagesordnung betraf den Fortsetzungsbau Gablonz-Tannwald und den eventuellen Bau des Kamnitzthalflügels. Der Bericht führt diesbezüglich im wesentlichen folgendes aus: Die Ergebnisse der ersten 3 Betriebsjahre für die Strecke Reichenberg-Gablonz zeigen einen kontinuirlich steigenden Verkehr. Die Einnahmen betrugen in den Jahren 1889, 1890 und 1891 rund 155 000 fl. bezw. 163 000 und 186 000 fl. Die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Gegend mit ihrem dicht bevölkerten Hinterlande gehört zu den bestentwickelten Fabriksgegenden der Monarchie, und die dortige Industrie besitzt bisher nur sehr unzureichende Schienenverbindungen, weshalb der Verwaltungsrath die Frage der Fortsetzung der Gesellschaftsbahn von Gablonz nach Tannwald ernstlich in Erwägung gezogen hat. Die betreffende Konzession ist in seiner Hand, und es wurde derselbe seitens des Handelsministeriums bereits im August 1890 aufgefordert, den Bau dieser Strecke ehestens in Angriff zu nehmen, wobei das Ministerium der Gesellschaft seine Unterstützung behufs Abschlusses eines entsprechenden Betriebsvertrages zusicherte. Die Strecke Gablonz-Tannwald schliesst direkt an den Gesellschaftsbahnhof in Gablonz an, geht über Neudorf, Schlag, Wiesenthal, Morchenstern, Unter-Morchenstern, Tannwald und endet in dem dortigen Bahnhofe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Die eventuell ins Kamnitzthal zu bauende Linie würde von Morchenstern abzweigen. Die Länge der Hauptstrecke ist 14,4 km, jene der eventuell zu bauenden Zweigbahn in das Kamnitzthal 7 km. Die Baukosten sind mit etwa 2,382 Millionen Gulden in Obligationen zu 4 % veranschlagt. Der Flügel ins Kamnitzthal dürfte etwa 450 000 fl. kosten, könnte aber von der Gesellschaft nur dann ausgeführt werden, wenn die Interessenten sich zur Zeichnung eines Betrages von 150 000 fl. in Stammaktien Lit. B herbeilassen, und würde der dann noch fehlende Betrag ebenfalls durch 4 % Obligationen beschafft werden. Gleichfalls durch solche Obligationen wäre die schwebende Schuld von 79 400 fl. für bisher ausgeführte Erweiterungsbauten zu refundiren. Der Verwaltungsrath glaubt im Interesse der Aktionäre diese Art der Geldbeschaffung wählen zu sollen, weil infolge der nur 4 % betragenden Verzinsung der vorangehenden Prioritätsobligationen auf eine Superdividende des Aktienkapitals leichter zu rechnen sein werde. Das Gesellschaftskapital würde sich dann folgendermaassen stellen: Stammaktien 435 000 fl., Prioritätsaktien 865 000 fl., ferner 79 400 fl. für Erweiterungsbauten, 2,382 Millionen Gulden für den Neubau nach Tannwald und 224 000 fl. für Rekonstruktionen, welch letztere 3 Posten durch 4 % Obligationen zu decken wären, zusammen 3 985 400 fl. Sollte der Kamnitzthalflügel gebaut werden, so wird das Gesellschaftskapital sich entsprechend erhöhen. Mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, welche den Gesammtbetrieb zu führen hätte, wäre ein neuer Betriebsvertrag abzuschliessen. Der Verwaltungsrath empfiehlt schliesslich den beantragten Ausbau nach Tannwald als im Interesse der Aktionäre gelegen und bittet um die Ermächtigung: a) alle jene Schritte zu veranlassen, die wegen der Finanzirung und Durchführung der in Rede stehenden Bauten, sei es insgesammt, sei es ohne den Kamnitzthalflügel, erforderlich sind; b) einen neuen Betriebsvertrag mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn abzuschliessen. Die Ermächtigung wurde ertheilt und die bezüglichen Statutenänderungen genehmigt.

Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn am 25. Mai d. J.

Nach Verlesung des Rechenschaftsberichtes für das Jahr 1891 wurden von einigen Aktionären Auskünfte bezüglich der Devisensteigerung, der Kotirung und der Kuponstempel verlangt. Der Präsident erwiderte hierauf, dass die Devisenkurse im Jahre 1891 höher als im Vorjahre gewesen seien. Wie sich die Sache in der Zukunft gestalten werde, lasse sich nicht beurtheilen. Es sei nicht Sache der Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Ursachen zu erforschen; sie habe nur die Thatsachen zu konstatiren, und so werde auch die Wirkung der Kursgestaltung in der künftigen Bilanz zum Ausdruck kommen. Im übrigen stehe die Frage bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft folgendermaassen: Der Prioritätendienst erfordert rund 11 Millionen Gulden in Gold; davon entfallen 2,5 Millionen Gulden auf das Ergänzungsnetz, und dafür hat infolge der Staatsgarantie die Oesterreichische Staatsverwaltung aufzukommen. Es kommt daher für den Prioritätendienst nur der Betrag von rund 8,5 Millionen Gulden Gold in Betracht. Auf Grund des Vertrages mit der Ungarischen Regierung hat die letztere sich verpflichtet, für den Fall, dass das Goldagio 117 übersteigen sollte, den Mehrbedarf für den Theilbetrag von 6,5 Millionen Gulden Gold zu vergüten. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat demnach für die Prioritäten ein Engagement von rund 2 Millionen Gulden Gold. Dem gegenüber steht eine Einnahmepost der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Gold, welche sich ziffermässig nicht fixiren lässt und in den verschiedenen Jahren variirt, nämlich die der Gesellschaft aus dem internationalen Transitverkehre zuströmenden Goldeinnahmen. Man könne sagen, dass diese Einnahme eher den Betrag von 2 Millionen Gulden Gold im Jahre übersteigt, als hinter demselben zurückbleibt. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft als solche werde daher in Bezug auf die Goldverbindlichkeiten für ihre Prioritäten von der Eventualität einer Steigerung des Goldagios in einer nennenswerthen Weise nicht berührt, und damit sei auch die Nothwendigkeit der Kreirung einer Spezialreserve weggefallen.

Die Auflassung der Kote in Paris oder die Ueberwälzung der Kotegebühr auf die Prioritäre wurde von keiner Seite auch nur mit einer Silbe in Anregung gebracht. Was die Frage der Einkommensteuer betrifft, so enthält die neue Steuervorlage die Bestimmung, dass nur jene zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Unternehmungen, welche das Steuerabzugsrecht ihren Gläubigern gegenüber bisher thatsächlich ausgeübt haben, auch in der Folge berechtigt sein werden, dasselbe weiterhin in Ausübung zu bringen. Es besteht demnach die Gefahr, durch eine Nichtausübung des Abzugsrechts in der Gegenwart dasselbe auch in der Zukunft zu verwirken. In Anbetracht dieser Sachlage hat die Verwaltung es für ihre Pflicht gehalten, eingehende Erhebungen über diese Frage anzuordnen. Wenn die Resultate dieser Erhebungen und die eingeholten Rechtsgutachten vorliegen, wird die Verwaltung die Angelegenheit in Berathung ziehen und eventuell die erforderlichen Beschlüsse fassen.

Auf die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinns übergehend, setzt der Bericht die Wirkungen des mit der Oesterreichischen Regierung im Jahre 1888 über die Differenz von 367 087 fl. abgeschlossenen Uebereinkommens auseinander, erwähnt ferner die Ursache des Rückganges der Einnahmen der gesellschaftlichen Berg- und Hüttenwerke und Domänen von 74 573 fl. und die Steigerung der Betriebsausgaben, welche die Mehreinnahmen auf den Oesterreichischen Linien aufgezehrt haben. Der gesammte Reingewinn einschliesslich der von der Königlich Ungarischen Regierung für 1891 bezahlten Annuität beträgt zuzüglich des Gewinnvortrages 19 314 193 fl., hiervon wurden in Anspruch genommen: zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen ein Betrag von 12 781 625 fl., zur Leistung einer Abschlagszahlung am 1. Januar 1892 von 12,50 Frcs. für die Aktie und für die planmässige Amortisation der Aktien 3 243 653 fl., zusammen 16 025 278 fl., so dass zur Verfügung der Generalversammlung ein Ueberschuss von 3 288 916 fl. verbleibt. Es wird beantragt, hiervon zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Kupons der Aktien mit 12,50 Frcs. für die Aktie einen Betrag von 3 165 276 fl. zu verwenden und den verbleibenden Rest von 123 640 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Anträge bezüglich der Vertheilung einer Dividende von 12,50 Frcs. wurden ohne jede Debatte genehmigt. Hierauf kamen die beantragten Statutenänderungen zur Verhandlung. Dieselben waren nämlich schon im verflossenen Jahre durch die Verstaatlichung des Ungarischen Netzes nöthig und der Verwaltungsrath beschränkte sich nunmehr auf solche Aenderungen, die sich auf die Zusammensetzung seiner Mitglieder bezogen. Auf Antrag des Aktionärs Dr. Brichta wurde jedoch dessen weitergehende Formulirung dieser Abänderungen wie folgt beschlossen:

§ 18 der Statuten soll in Hinkunft lauten: Der Vorstand der Gesellschaft besteht aus 16 bis 28 Mitgliedern, getrennt in zwei besondere Verwaltungsräthe, von welch letzteren der eine in Wien, der andere in Budapest seinen Sitz hat. Der Wiener Verwaltungsrath besteht aus 8 bis 14 Mitgliedern, von denen die Mehrheit Oesterreichische Staatsbürger sein müssen. Der Budapester Verwaltungsrath besteht gleichfalls aus 8 bis 14 Mitgliedern, von welchen wenigstens die Hälfte Ungarische Staatsbürger sein müssen. Die übrigen Mitglieder jedes der beiden Verwaltungsräthe können, insoweit sie in Paris wohnen, daselbst ein Komitee bilden. § 21 hätte nach der neuen Fassung zu lauten: Beide Verwaltungsräthe, sowie auch der ver-

einigte Verwaltungsrath und eventuell auch das Pariser Komitee wählen jährlich aus ihrer Mitte je einen Präsidenten, und ausserdem beide Verwaltungsräthe und das Pariser Komitee je einen Vizepräsidenten, der vereinigte Verwaltungsrath aber zwei Vizepräsidenten. Ein jeder derselben kann wiedergewählt werden. Der Präsident des vereinigten Verwaltungsrathes muss Oesterreichischer, der eine der beiden Vizepräsidenten muss Ungarischer Staatsbürger sein, der andere Vizepräsident kann eventuell auch Mitglied des Pariser Komitees sein. Dieselben können gleichzeitig auch Präsidenten oder Vizepräsidenten des betreffenden Verwaltungsrathes bezw. des Pariser Komitees sein.

Der Präsident bemerkt hierzu, dass die beschlossenen Statutenänderungen noch nicht die behördliche Genehmigung erhalten hätten. Es sei daher nothwendig, dem Verwaltungsrathe für den Fall der Versagung der behördlichen Genehmigung die Ermächtigung zu ertheilen, im Wege der Kooptation die volle Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes wieder herzustellen.

Der Antrag des Dr. Brichta wurde mit dem Zusatzantrage des Präsidenten angenommen.

Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach am 27. Mai d. J.

Nach dem Rechenschaftsberichte hat die im Jahre 1890 erfolgte Einführung des Zonentarifes der Oesterreichischen Staatsbahnen im abgelaufenen Jahre eine weitere erhebliche Steigerung der Personenfrequenz herbeigeführt, dagegen ergab sich aber eine Verminderung der Frachtenbeförderung und der Gesammteinnahmen. Der Gebahrungsüberschuss für das Jahr 1891 beträgt 9 961 fl. Hiervon werden 8 115 fl. zur Einlösung des Kupons der Prioritätsaktien mit 5 fl. für die Aktie verwendet und der Rest als abermalige Leistung einer Abschlagszahlung zu Gunsten des Stundungskontos an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen abgeführt. Dieses Stundungskonto bezw. die gestundete Minimal-Betriebskostenvergütung hat bisher die Höhe von 51 109 fl. erreicht.

Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa.

Diesem vom Chefredakteur dieser Zeitung redigirten Werke wird in dem letzten (22.) Hefte der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ eine höchst anerkennende und dessen Vorzüge hervorhebende kurze Besprechung gewidmet. — Die zunächst erscheinende Abtheilung des erwähnten Atlas (die erste Lieferung soll gegen Mitte dieses Monats [Juni] erscheinen) hat für unsere Eisenbahnbeamte besonderes Interesse, da derselbe die Eisenbahnen unserer östlichen Nachbarländer Russlands und der unteren Donaustaaten mit Griechenland und der Türkei zum Gegenstand hat.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Von dem Goldstrom, welcher sich seit einigen Wochen aus Nordamerika nach Europa, insbesondere nach Frankreich ergiesst, hofft unsere Monarchie einen leichteren Abfluss für ihre zu Zwecken der Valutaregulirung aufzunehmende Goldanleihe; diese Erwartung wirkte auch anregend auf die Kursentwickelung aller Werthpapiere. Am letzten Wochentage jedoch trat, wenn auch für eine kurze Zeit durch das ablehnende Votum des Staatseisenbahnrathes, bezüglich der geplanten Tariferhöhung, ein Rückschlag bei den Bahnaktien ein. Die Erholung stellte sich aber bald auf das allerdings noch nicht bestätigte Gerücht ein, dass die Verhandlungen des Staatseisenbahnrathes wieder aufgenommen werden sollen. In erster Reihe nahm die Spekulation umfassende Rückkäufe vor. Insbesondere Staatsbahnaktien wurden über 300 bezahlt, ohne jedoch die höchste Notirung des Tages behaupten zu können. Die 3 % Staatsbahnprioritäten (192) wichen jedoch wegen der noch nicht entschiedenen Kuponstempelfrage. Von den übrigen Transportaktien wurden Nordbahn (2895) und Buschtêhrader Lit. B. (465,50) höher bezahlt. Nordwestbahn (216) und Elbethal (239,50) erlangten wieder den vorigen Kurs; dagegen blieb Südbahn (86,50) stationär bezw. etwas zurück. Die bevorstehende Wiedereröffnung der Russischen Getreideausfuhr brachte auch für Galizische Carl Ludwigbahn (214,60) eine Nachfrage.

Aus Belgien und Luxemburg.

Einnahmen der Staatsbahnen in 1891.

Nach den Monatsausweisen belaufen sich die Betriebseinnahmen der Belgischen Staatsbahnen im Jahre 1891 auf 142 736 211 Frcs. (gegen 141 190 896 Frcs. in 1890); hiervon kommen dem Staatsschatze 138 082 543 (136 614 780) Frcs. und den gepachteten Bahnen 4 653 668 (4 576 116) Frcs. zu. Die Betriebslänge hat sich von 3 250 km am 31. Dezember 1890 nur auf 3 251 km zu Ende 1891 vermehrt.

Westflandrische Eisenbahn.

Die Westflandrische Eisenbahngesellschaft bezog im 2. Halbjahr 1891 an Betriebseinnahmen 1 575 581 (1 565 043) Frcs. und an Pacht für Mitbenutzung von Bahnstrecken seitens der Staatsbahn 26 583 Frcs. (wie im Vorjahre). Von der 1 602 164 (1 591 626) Frcs. betragenden Gesammteinnahme beanspruchten die Betriebsausgaben 878 733 (910 395) Frcs., ferner die Verzinsung der Schuldverschreibungen und Vorzugsantheilscheine, die Erneuerungsrücklagen und andere Lasten 488 086 (440 506) Francs. Der verbleibende Rest von 235 345 (240 725) Frcs. gestattet die Vertheilung eines Halbjahrsgewinnes von 8,75 (8,85) Francs, der mit Einschluss der für das 1. Halbjahr geleisteten Abschlagszahlung einen Jahresgewinn von 13,75 (11,975) Frcs. ergibt.

Der Rechtsstreit mit der Staatsbahn über die Auslegung des Vertrages wegen der Gemeinschaftsstrecken Deynze-Thielt und Ypres-Comines ist zu Ungunsten der Gesellschaft entschieden, doch hat diese Berufung gegen das Urtheil eingelegt. Die Erneuerungsrücklagen hatten Ende 1892 einen Bestand von 14 064 Frcs., die allgemeinen Rücklagen einen solchen von 478 894 Frcs. Von dem 22 500 000 Frcs. ergebenden Gesammtbetrage der 3 Anleihen waren zu Ende des Berichtsjahres 2 965 000 Frcs. getilgt.

Haftpflicht der Verwaltungsräthe einer Strassenbahngesellschaft.

Gegen die Verwaltungsräthe der in Brüssel ansässigen Florenzer Strassenbahngesellschaft war von mehreren Bewerbern von Antheilscheinen eine Haftpflichtklage angestrengt und damit begründet worden, dass die Beklagten gesetz- und satzungswidrige Handlungen vorgenommen, nämlich die wirkliche Lage der Gesellschaft in der Vermögensaufstellung (Bilanz) verschleiert hätten, um Dritte zur Erwerbung von Antheilscheinen zu verleiten. Die Klage wurde vom Brüsseler Berufungsgericht am 16. Juni 1890 abgewiesen und die eingelegte Revision vom Kassationshof am 26. Februar 1892 verworfen, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Kläger, welche sich beschweren, dass sie dazu verleitet worden seien, Antheilhaber zu werden, haben gegen die Verwaltungsräthe nicht die actio mandati, weil sie zur Zeit der Begehung der gerügten Handlungen noch nicht an der Gesellschaft theilgenommen hätten. Aber die Klage findet ihre Begründung in Art. 1382 des Code civil (allgemeiner Haftungsgrundsatz) und ist an 3 Voraussetzungen geknüpft, nämlich absichtliches Vergehen oder Arglist, verursachter Nachtheil, unmittelbare und thatsächliche Beziehung zwischen dem Vergehen und dem Schaden. Im vorliegenden Falle sind die den Verwaltungsräthen vorgeworfenen Thatsachen vom Berufungsgericht nicht als Kennzeichen eines groben Vergehens erachtet worden, und zwar um so weniger als die Erwerber von Antheilscheinen geschäftsgewandte Männer waren, die unbeschränkt darin waren, die Rechnungsführung und Bücher der Gesellschaft gründlich zu prüfen und die sich sicherlich nicht im Vertrauen auf die Börsenkurse, auf einfache Zeichnungsdarlegungen oder gar nach oberflächlicher Prüfung von Geschäftsberichten und Vermögensaufstellungen ein Urtheil gebildet haben.

Der Kassationshof hat die Grundsätze bezüglich der Klagebegründung als richtig anerkannt und hatte die thatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts nicht nachzuprüfen.

Brüsseler Strassenbahnen.

Die Konzessionen der Brüsseler Strassenbahnen sind durch Königlichen Erlass vom 19. April d. J. in Uebereinstimmung mit dem neuen Strassenbahngesetz geregelt worden (vgl. Nr. 38 S. 405 d. Ztg.).

Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Nach dem am 7. Mai d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte sind die Betriebsergebnisse weniger befriedigend als die des Vorjahres, doch steht nach den im ersten Vierteljahr d. J. erzielten Einnahmen zu hoffen, dass die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres günstiger ausfallen werden. Das wichtigste Ereigniss des Berichtsjahres ist der Bau der am 25. November 1891 eröffneten Strecke Wasserbillig-Grevenmacher, welche die Sauerlinie verlängert. Ihre Länge bis zur Brücke von Grevenmacher beträgt 6,16 km und bringt die Ausdehnung des Netzes auf 166,165 km, von denen 21,456 km zweigeleisig sind. Die Betriebskosten der neuen Strecke sind nur unbedeutend; der Zugdienst auf ihr wird durch die Betriebsmittel der Sauerlinie besorgt. Die Stadt Grevenmacher ist Hauptort des gleichnamigen Kantons und Bezirks und besitzt eine gewisse Bedeutung für den örtlichen Verkehr, da sich in seiner Nähe sehr bedeutende Lager von Bitterkalk befinden, der bei der Verfertigung von Thomasstahl gebraucht wird und der Linie in Zukunft einen regen Verkehr sichern wird. Die Frage der Tarifermässigung auf der Linie

Kautenbach-Wiltz-Bastogne hat ihre Lösung noch nicht gefunden. Als Beihilfe für die Linie Wasserbillig-Grevenmacher hat die Gesellschaft von der Regierung ein Erzfeld von etwa 37 ha erhalten. Am 24. Juli 1891 hat die Gesellschaft mit der Steinbruchs-Gesellschaft von Steinfort und Eischen einen Vertrag über den Bau und Betrieb eines Anschlusses der von dieser Gesellschaft ausgebeuteten Steinbrüche an die Attertlinie zwischen Steinfort und Eischen und am 15. August einen Vertrag mit der Schieferbruch-Gesellschaft von Benonchamps und Niederwampach wegen Herstellung eines Anschlusses von den zwischen der Grenze und der Station Schimpach gelegenen Schieferbrüchen an die Wiltzlinie geschlossen.

Da die Regierung grundsätzlich den Bau einer Linie von Luxemburg nach Petingen beschlossen hat, so hat die Gesellschaft, um ihre Rechte zu wahren, die Konzession für diese Linie nachgesucht. Die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft hat später gleichfalls ein Konzessionsgesuch vorgelegt. Der Nutzen dieser Linie besonders als Hauptverkehrsader erscheint bestreitbar, da ihre eigenen Einnahmen sicherlich nicht die Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten decken werden. Indessen wird sie durch ihren Anschluss an die Linie Ettelbrück-Luxemburg der Attertlinie Wettbewerb bereiten und deren Verkehr stark bedrohen, wenn nicht Maassregeln ergriffen werden, um die Interessen der Gesellschaft besonders bezüglich des Durchgangsverkehrs zwischen Deutschland, der Erzgrubenlinie und dem Longwybecken zu wahren.

Befördert wurden 617 908 Reisende, 964,86 t Gepäck, 1 106 Viehsendungen, 884,33 t Eilgut und 1 968 034,69 t Frachtgut. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 358 160,28 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 15 466,15 Frcs., aus dem Viehverkehr 13 729,94 Frcs., aus dem Güter- und Geldverkehr 2 415 695,18 Frcs., an ausserordentlichen Erträgen 12 937,54 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 1 937,84 Frcs., also im ganzen 2 817 926,93 (gegen 1890: 2 880 787,28) Frcs. Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 156 202,62 Frcs., für die Betriebsverwaltung 290 328,29 Frcs., für die Bahnerhaltung 488 690,14 Frcs., für die Zugförderung nebst Werkstättendienst 628 928,30 Frcs., also im ganzen 1 564 149,35 (1 579 431,87) Frcs. Der Ueberschuss beläuft sich auf 1 253 777,68 (1 301 355,41) Frcs. Das Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme beträgt 54,4 % gegen 53,8 % in 1890.

Dem Ueberschuss von 1 253 777,58 Frcs. treten an Uebertrag aus dem Vorjahre 52 579,98 Frcs., an Reinertrag des Bergwerksbetriebes 199 199,70 Frcs., an Miethen, Zinsen und sonstigen nicht zum Betriebe gehörigen Einnahmen 57 138,06 Frcs. hinzu, so dass sich ein Gesammtertrag von 1 562 695,32 Frcs. ergiebt. Nach Bestreitung der 552 657,05 Frcs. betragenden Lasten verbleiben 1 010 038,27 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber. Hiervon wurden 47 872,91 Frcs. (5 %) den Rücklagen zugeführt, 35 000 Frcs. dem Verwaltungsrath und 4 583,34 Frcs. dem Aufsichtsrath zugewendet, 862 500 Frcs. (11,50 Frcs. auf den Antheilschein oder 2,3 %) als Gewinn vertheilt und 60 082,02 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Aus Frankreich.

Rückkauf von Lokalbahnen durch das Departement.

Der Generalrath des Allier hat den Antrag auf Rückkauf der in diesem Departement von der „Société générale des chemins de fer économiques“ betriebenen Linien (vergl. Nr. 30 S. 321 d. Ztg.) mit allen weniger zwei Stimmen abgelehnt.

Versicherung gegen Frachtbeschädigungen auf der Eisenbahn.

Bei Anwendung gewisser Ausnahmetarife (tarifs spéciaux) ist in Frankreich der Frachtführer berechtigt, jede Haftpflicht für die der Waare unterwegs zugestossenen Beschädigungen abzulehnen. Da dieser Grundsatz dem Handelsstande manche Schwierigkeiten bietet, so stellte die Handelskammer von Le Mans am 2. Januar 1890 beim Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag, die Gesellschaften zur Einrichtung einer Versicherung gegen die unterwegs vorkommenden Beschädigungen zu veranlassen. Da indessen der Minister ein Eingehen auf die Frage ablehnte, richteten die Handeltreibenden selbst eine Art von Versicherung ein, indem der Verfrachter gegen ein bestimmtes Aufgeld dem Empfänger gegenüber die Haftung gegen etwaige Beschädigungen übernimmt; dieses Aufgeld beträgt im Norden und Osten 1 bis 5 Frcs. für die Tonne je nach der Entfernung, in Mittel- und Westfrankreich unverändert 2 Frcs. Diese Einrichtung ist bereits zu einer völlig eingebürgerten Handelsgewohnheit geworden; die Handelskammer von Le Mans hat daher am 3. März d. J. von neuem den Antrag gestellt, dass diese Versicherungseinrichtung von den Eisenbahngesellschaften übernommen werde.

Bücherschau.

Chemins de fer — Notions générales et économiques (Allgemeine und volkswirthschaftliche Betrachtungen über Eisenbahnen). Von Léon Leygue, Civilingenieur früher Hilfsingenieur der Brücken und Strassen. Verlag von Baudry & Cie. in Paris. Preis (geheftet) 15 Frcs.

Dieses Werk gehört zu der von dem Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor Lechalas gegründeten Encyklopädie der öffentlichen Arbeiten und enthält die folgenden Kapitel: 1. Uebersichtliche Geschichte der Eisenbahnen; 2. Rechtliche Formen und Verordnungen bezüglich der Bauausführung; 3. Verwaltung, Entwickelung, Kosten der Französischen und Algerischen Haupt- und Lokalbahnen: Verträge von 1883; 4. Vergleich zwischen Eisenbahnen, Landstrassen und Binnenschifffahrtsstrassen; 5. Selbstkosten der Beförderung auf Schienen; 6. Tarife und ihre Anwendung; 7. Betriebseinnahmen; 8. Geleis und Zugförderung; 9. Schmalspurbahnen; und 10. Volkswirthschaftliche Betrachtungen. In einem Anhange sind die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und Verordnungen, einschliesslich des Enteignungsgesetzes von 1841, abgedruckt.

Personalnachrichten.

Der Direktor der Südbahngesellschaft, Jean Antoine Ernest Blagé, wurde nach dem „Journ. des transp.“ am 11. März 1845 zu Toulouse geboren, bezog 1865 die Polytechnische Schule und trat 2 Jahre später in die Brücken- und Strassenbauverwaltung ein. Als Ingenieur war er zuerst im November 1870 mit dem gewöhnlichen Dienste in Mont de Marsan betraut, siedelte im Dezember 1872 nach Albi über und trat im Mai 1877 in den Dienst der Südbahngesellschaft ein, wo er zuerst als Betriebsingenieur (ingénieur attaché à l'exploitation) in Bordeaux und seit August 1878 bei der Centralverwaltung der Gesellschaft thätig war. Er stieg hier vom Direktionsingenieur zum Direktions-Oberingenieur (ingénieur principal attaché à la direction) und schliesslich zum Oberingenieur und Vertreter des Direktors (ingénieur en chef adjoint au directeur) auf, bis er am 10. Oktober 1884 zum Direktor der Gesellschaft ernannt wurde. Direktor Blagé ist seit 28. Oktober 1886 Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur 2. Klasse und seit 11. Juli 1891 Offizier der Ehrenlegion.

Aus Grossbritannien.

Der Bau einer Strassenbahn über die Westminsterbrücke und am Thames Embankment in London entlang,

welcher vom Unterhausausschuss soeben gutgeheissen worden ist, bezeichnet eine Aenderung in den bisherigen Anschauungen, die dahin gingen, dass die Strassenbahnen über die Themsebrücken im Bereich der City und des Westends nicht hinübergeführt werden dürften, ebenso wie sie nicht in City und Westend selbst eintreten sollen, wegen des hier herrschenden starken Strassenverkehrs. Der Ausschuss hat dem vom Grafschaftsausschuss befürworteten Antrag dahin abgeändert, dass der Endpunkt der Bahn nicht an der Charing Crossbrücke, sondern näher der Westminsterbrücke angelegt werden soll, gegenüber der Strasse, die unter dem Namen der Horse Guards Avenue angelegt wurde. Ferner wurde die Gesetzesvorlage dahin geändert, dass der Grafschaftsausschuss die Strassenbahn vom Monat August 1898 ab betreiben kann, wo ihr Recht, die im Westminster Bridge Road liegenden Strecken anzukaufen, in Kraft tritt. Vor dieser Zeit soll der Grafschaftsausschuss die Bahn nur dann selbst betreiben dürfen, wenn sich ein geeigneter Unternehmer, der eine ausreichende Miethe zahlt, nicht findet.

In Sachen der neuen elektrischen Untergrundbahnen in London

wurde im Parlamentsausschuss vom Generalmajor Hutchinson vom Handelsamt befürwortet, die Tunnelröhren unter der Themse mit doppelten Wandungen herzustellen, damit die Röhren wasserdicht bleiben, wenn sie etwa infolge von Entgleisungen beschädigt werden sollten. Der Ausschuss verhielt sich angesichts der tiefen Lage der Tunnel, der Undurchlässigkeit des Thons, welcher den Untergrund bildet, und der bedeutenden Mehrkosten solcher Ausführung, gegen den Vorschlag ablehnend. — Zu der ferner aufgeworfenen Frage, ob nicht über den Verkehr von Arbeiterzügen Bestimmungen zu treffen seien, glaubt der Ausschuss nicht Stellung nehmen zu dürfen.

Verkauf der Nordlondon Tramways.

Der Verkauf dieser zur Zeit in Liquidation befindlichen Gesellschaft an die Nordmetropolitan Tramwaysgesellschaft ist von dem Parlamentsausschuss für unbeanstandete Gesetzvorlagen genehmigt worden. Ebenso hat der Ausschuss einem Uebereinkommen mit dem Grafschaftsausschuss zugestimmt, der in Anbetracht, dass die Käuferin die Linien der anderen Gesellschaft gründlich ausbessern will, das ihm zustehende Recht, diese Linien aufzukaufen, vor dem 10. August 1910 nicht auszuüben sich verpflichtet. Aehnliche Abkommen hat die Käuferin mit den Ortsbehörden (Local Boards) von Wood Green, Enfield, Hornsey, Tottenham, Edmonton und Süd-

Hornsey getroffen, die ein gleiches Ankaufsrecht vom 25. September 1891 ab auf 20 Jahre nicht ausüben werden. Ferner ist der Bau von Verbindungsstrecken zwischen den beiden Strassenbahngesellschaften und die Aufnahme von 3 200 000 ℳ Kapital genehmigt und gleichzeitig die Ermächtigung ertheilt, 800 000 ℳ zu borgen.

Die neuen Vorschläge für elektrische Untergrundbahnen in London

sind, wie schon gemeldet, einem gemeinsamen Ausschuss des Ober- und Unterhauses überwiesen worden, der zur Auskunft über verschiedene Punkte Zeugen, darunter den Ingenieur der sämmtlichen Linien, Herrn Greathead, vorgeladen hat. Aus diesen Aussagen ist zunächst folgendes zu entnehmen:

Im ganzen sind 6 Vorlagen an das Parlament gelangt, von denen sich 4 auf ganz neue Linien, 2 auf Erweiterungen beziehen. Es sind dabei:

1. Die Central Londonbahn; hier kommt eine Weiterführung der im vorigen Jahr genehmigten Linie bis nach Liverpoolstreet in Frage, die 3 Millionen Mark kosten soll.

2. die Waterloo und Citybahn; eine neue Linie, welche 10 Millionen Mark kosten soll, ohne die elektrische Betriebsausrüstung und Betriebsmittel, für die weitere 4 Millionen Mark eingestellt sind. Die Länge der Linie würde rund 2,4 km betragen; die Fahrt von Waterloo nach der City würde 3,5 Minuten dauern;

3. die Bakerstreet und Waterloobahn; die Linie, welche 21 m unter dem Gelände liegen soll, würde etwa 4,8 km lang werden und 19,8 Millionen Mark kosten, die Betriebsmittel eingerechnet. Von Bakerstreet würde man in 12 Minuten nach Waterloo gelangen;

4. die Hampstead, St. Pancras und Charing Crossbahn; die Hauptlinie dieser Bahn nach Charing Cross würde 7,2 km und ihre vorgeschlagenen Zweiglinien nach St. Pancras, Exeter und Kings Cross 1,2 km lang werden. Die Kosten sollen 25 Millionen Mark betragen;

5. die Südlondonbahn; die Gesellschaft will ihre Bahn nach Islington ausdehnen und dazu 14,12 Millionen Mark aufwenden;

6. die Great Northern und Citybahn; die Linie soll von der Canonburyabzweigung der Nordbahn bei Finsbury Park nach der City gehen und ohne Zweiglinien 4 km lang werden. Die Kosten sind auf 24 Millionen Mark veranschlagt.

Der Nordwestbahn

ist soeben eine 65 km lange Linie zwischen Heaton Lodge und Wortley, in Yorkshire, genehmigt worden.

In Sachen der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn

wurde bei den gegenwärtigen Parlamentsberathungen vom Londoner Grafschaftsausschuss (County Council) in Anregung gebracht, dass der Bahn, falls sie genehmigt würde, die Einrichtung von Arbeiterzügen Morgens und Abends aufgegeben werden soll, die im Anschluss an den Londoner Endbahnhof bis auf 16 km Entfernung zu folgenden Preisen verkehren sollten:

innerhalb 8 km . . . . 8 d. (8⅓ ₰);
darüber hinaus . . . . 2 „

Bei der Erörterung dieser Frage stellte sich heraus, dass die Metropolitanbahn, die in die neue Bahn einbezogen werden soll, zugesagt hat, vom 1. Juni ab Arbeiterzüge zu folgenden Sätzen zu fahren:

bis zu 8 km . . . . . 2 d.
von 8 bis 16 km . . . . . 4 „
„ 16 „ 24 „ . . . . . 6 „

für eine Hin- und Rückfahrt.

Hierauf wurde der Antrag zurückgezogen, nachdem noch seitens des Präsidenten des Handelsamtes mitgetheilt war, dass er mit verschiedenen Bahnen in betreff weiterer Arbeiterzüge, die eingelegt werden sollten, in Verbindung stehe.

Verkehr auf den Englischen Bahnen.

Die Englischen Bahnen beförderten 1891 rund 900 Millionen Reisende, einschliesslich der Zeitkarteninhaber, d. i. das 2,75fache der Bewohner ganz Europas. An Stückgütern wurden 220 Millionen Tonnen und an Massengütern (minerals) 80 Millionen Tonnen gefahren. Hierbei wurden rund 520 Millionen Zugkilometer zurückgelegt, d. i. mehr als die 3fache Entfernung von der Erde zum Mond und etwa 113 Mal des Erdumfangs.

Die Länge der Englischen Bahnen beträgt über 30 000 km.

Eisenbahnunfälle im Jahre 1891.

In Grossbritannien wurden im vorigen Jahr durch Unfälle, die kein Verschulden der Betroffenen selbst darstellen — Unfälle bei Zügen, Betriebsmitteln und beim Oberbau, während die Züge in Bewegung waren — 5 Reisende und 12 Bedienstete getödtet und 875 Reisende und 154 Bedienstete verletzt. Da im ganzen in der Statistik 900 Millionen Reisende angegeben sind, würde auf 180 Millionen Reisende eine Tödtung kommen. Insgesammt wurden nach den angegebenen Zahlen und aus den angegebenen Ursachen 17 Personen getödtet und 1 029 verletzt. Die Zahl der getödteten Reisenden ist seit 1873 die niedrigste; 1885 wurden 6, 1886 8 Personen getödtet. In jedem der anderen Jahre seit 1873 überstieg die Zahl der Getödteten 10; 1874 stieg sie auf 86. Zieht man für 1879 den Taybrückenunfall und für 1889 das Eisenbahnunglück zu Armagh ab, so ergeben sich für diese Jahre nur 2 und 8 Tödtungen.

Liegt das Verschulden in den angeführten Unfällen in der eigentlichen Betriebsführung der Bahnen, so ist eine Reihe anderer Unfälle auf Veranlassungen zurückzuführen, die auf der Seite der Betroffenen selbst liegen — Unvorsichtigkeit, Uebertretung von Vorschriften usw. Aus solchem Anlässen wurden 98 Reisende getödtet, 737 verletzt, so dass insgesammt 103 Reisende getödtet und 1 612 verletzt wurden. Ausserdem ist aber noch ein ganzes Heer von Bediensteten von Unfällen betroffen worden, und zwar wurden 537 getödtet und über 3 000 verletzt. Gegen das Vorjahr stellt dies eine Zunahme von 50 Tödtungen und 32 Verletzungen dar. Die meisten Todesfälle ereigneten sich während des Ueberschreitens, Stehens oder Entlanggehens auf der Bahn. Ausser Reisenden und Bediensteten sind fernere 66 Personen auf Wegen in Schienenhöhe und 306 in Uebertretung bahnseitiger Vorschriften getödtet worden. Weiter sind 87 Selbstmorde gemeldet worden. Endlich sind noch 57 Tödtungen auf anderweite Ursachen zurückzuführen. Durch Eisenbahnunfälle wurden hiernach im Jahre 1891 in Grossbritannien 1 168 Menschen getödtet und 5 060 verletzt, d. i. 92 und 339 mehr als im Jahre 1890. Rechnet man hierzu noch die fremden Unfälle, wie die auf Stationen, so ergeben sich 1 247 Tödtungen und 11 500 Verletzungen. 1890 beliefen sich die Zahlen auf 1 135 und 11 568. Scheidet man die fremden Unfälle aus, so ergibt sich, dass von den 1 168 Tödtungen, die auf eigentliche Eisenbahnunfälle zurückzuführen sind, weniger als ein Zehntel auf Reisende entfallen, der Rest kommt etwa zur Hälfte auf Bahnbedienstete, nämlich: Reisende 103, Bedienstete 549, andere Personen 516.

Verschiedenes.

Chenhall's festes Petroleum

findet in den „Railway News“ einen eifrigen Lobredner. Sie sagen, dass „Chenhall uns gelehrt habe, die latente Wärme aus ihrem trägen Banne zu lösen und den Bedürfnissen der Menschheit dienstbar zu machen. Wo immer Kraft gebraucht werde, um elektrische Strommaschinen zu schnellem Gange anzutreiben, oder wo Dampf nöthig sei, um Maschinen zu bewegen oder Lokomotiven zu ziehen, oder wo der häusliche Heerd Brennmaterial erfordere, da sei das feste Petroleum die grösste der Segnungen, eine Gabe der Götter. Die Eingebung des Genius habe den Erfinder zu der grossen Entdeckung geführt, nach deren Ergebniss er zu den Wohlthätern der Menschheit gezählt werden müsse.“

Zur Ausbeutung der Erfindung hat sich die „Solidified Petroleum Corporation“ gebildet, die im Gainsborough Road zu Hackney Wick ihren Sitz hat. Sie hat mehrfache Versuche mit dem neuen Feuerungsmaterial angestellt, den letzten in Gegenwart von 130 Personen, darunter zahlreiche Fachleute. Man verglich die Heizkraft des festen Petroleums mit der von Kohle und fand, dass 1 kg festes Petroleum 13—14 kg Wasser verdampft und auf die indizirte Pferdekraft stündlich nur 0,73 kg Petroleum verbraucht werden. 1 kg bester Dampfkohle verdampft hiergegen nur 6,1—7 kg Wasser und der Kohlenverbrauch für 1 Pferdekraftstunde beträgt rund 1,4 kg.

Als Vortheile des neuen Brennmaterials werden ausser seiner bedeutenden Heizkraft angeführt, dass es Zerstäuber, wie sie bei flüssigem Petroleum angewendet werden mussten, und alle Sondereinrichtungen, die damit zusammenhängen, entbehrlich mache, dass es ungefährlich transportirt werden könne, da es sich hierbei keineswegs entzünde, wie dies beim Transport von Kohle wohl eintreten könne. Auch beim Gebrauch sei es ganz ungefährlich und könne ohne weiteres mit einem brennenden Licht angezündet werden, während bei Kohle dazu noch eine gewisse Menge von Anzündeholz erforderlich sei. In der Feuerung stehe es ebenso gut, wenn nicht besser als Kohle. Die Dampferzeugung erfolgt sehr schnell.

Die Gesellschaft glaubt, dass das neue Feuerungsmittel bei den reichen natürlichen Petroleumvorräthen, die der Schooss der Erde birgt, eine ausgedehnte Anwendung finden werde. Ob das Petroleum mit Rücksicht auf Frachtkosten usw. am besten in fester oder in flüssiger Form eingeführt werde, sei noch zu erwägen, doch scheint man das erstere zunächst in Aussicht nehmen zu wollen. Man glaubt, dass die Zufuhr auch der gesteigertsten Nachfrage genügen könne, denn die Lager in Amerika, am Kaspischen Meer, in Rumänien, Indien, Burmah und selbst in England seien unerschöpflich.

Wie weit sich die rosig gemalten Bilder in Zukunft verwirklichen werden, bleibt abzuwarten.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen Güterverkehr mit Italien. Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 1. Juni 1892. (1028)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eröffnung der Station Lübbow für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr. Am 1. Juli 1892 wird die z. Zt. nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Lübbow an der Strecke Salzwedel-Lüchow auch für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr eröffnet und findet von dem genannten Tage an zwischen dieser Station und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 30. Mai 1892. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion, namens aller Preussischen Staatsbahndirektionen.

Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II. In den Gütertarifen für die Staatsbahn-Verkehre Frankfurt a/M.-Breslau, -Bromberg, -Elberfeld, -Hannover, -Köln linksrh. und -Magdeburg, für den Verkehr mit den Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, für den Nassau- (bezw. Frankfurt etc.-) Bayerisch, -Württembergischen, -Badischen, -Pfälzischen, Elsass-Lothringischen Verkehr, Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr, für den Verkehr mit der Station Cronberg, sowie für die Verkehre zwischen der Bayerischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Oberhessischen Bahn und des diesseitigen Direktionsbezirks andererseits hat die Position „Schnittholz“ im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifes in sich schliessende Fassung erhalten:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet:
a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1892. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif Theil III der Nachtrag XIV mit folgendem Inhalt in Kraft: 1. und 2. Aufhebung der Frachtsätze für Prag Smichow P. D. E. und Prag K. F. J. Bhf. trs., 3. Aufnahme von Hermsdorf (Kynast), Petersdorf (Riesengeb.) usw. in den Ausnahmetarif 8 Kaolin, 4. Aufnahme von Bleistadt B. E. B. in den Ausnahmetarif 10 Glassand, 5. Aufnahme von Posen in den Ausnahmetarif 35 Kohlen, 6. ermässigte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 37 Zinkerze, 7. Ausdehnung dieses Ausnahmetarifs auf den Artikel Bleierze und 8. Berichtigung des Nachtrags XIII.

Wegen der unter 1 und 2 aufgeführten Verkehrsbeschränkung wird auf die unterm 30. April d. J. erlassene Bekanntmachung (Nr. 35 d. Zeitung) verwiesen. Der Nachtrag kann bei den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 31. Mai 1892. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schlesisch - Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II Heft Nr. 1 u. 2 Verkehr mit Bayern und Württemberg v. 1. Juni 1892. Auf mehrfache Anfragen über die Anwendbarkeit des Ausnahmetarifs Nr. 6 für „Nessel, Garne (Twiste) aller Art“ wird folgendes bekannt gegeben:

Die Sätze dieses Ausnahmetarifs finden nur Anwendung auf Nessel, d. i. einfache, glatte Baumwollzeuge und Twiste, d. i. baumwollene Garne aller Art (mittelfeine, gröbere), welche nach Schlesischen Stationen zur Appretur (Zurichtung, Ausrüstung) geschickt werden.

Ausgeschlossen von der Abfertigung nach diesem Ausnahmetarif sind daher die bereits zugerichteten, ausgerüsteten, d. i. gebleichten, gefärbten, bedruckten Baumwollgarne und -Gewebe, ferner die geköperten, gemusterten, sammetartigen Baumwollgewebe, welche nicht unter der Bezeichnung „Nessel“ verstanden werden, endlich Garne aus Seide, Wolle, Leinen, Jute usw.

München, den 30. Mai 1892. (1032)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 kommt Nachtrag II zu Theil III Heft 3 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** vom 1. Juni 1889 zur Einführung.

München, den 27. Mai 1892. (1033)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin-Magdeburg. Am 5. Juni d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für zur überseeischen Ausfuhr bestimmte und überseeisch ausgeführte eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen und Stahl in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen von den diesseitigen Stationen Bernburg, Braunschweig, Buckau, Burg bei Magdeburg, Cöthen, Halle a/S., Leipzig (Magdeburger Bahnhof), Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg nach der Station Stettin (Central-Güterbahnhof) ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 31. Mai 1892. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen einerseits und Oesterreich anderseits. Am 1. Juli d. J. tritt das Heft 3 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft, enthaltend direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) sowie der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Linien auf Oesterreichischem Gebiet) anderseits in Kraft. Durch dasselbe werden der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 1. Juli 1887 nebst Nachträgen I bis III sowie hinsichtlich des vorbezeichneten Verkehrsgebiets auch das Heft 2 des Gütertarifs für den Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband vom 15. Juli 1887 nebst Nachträgen I bis V aufgehoben, wobei eine Reihe von direkten Frachtsätzen ohne Ersatz bleibt. Soweit letzteres der Fall, oder soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen herbeigeführt werden, bleiben diese noch bis zum 15. August d. J. bestehen.

Der neue Tarif enthält erhebliche Frachtermässigungen, dagegen aber auch Frachterhöhungen, welche jedoch nur im Verkehr mit den in Tirol gelegenen Stationen von einiger Bedeutung sind. Die für Koks nach der Station Zeltweg der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Rückvergütungswege gewährte Ermässigung, welche vom 1. Juli d. J. ab in Camen und Unna-Königsborn 0,18 ℳ und von den übrigen Koksversandstationen 0,20 ℳ für 100 kg beträgt, behält auch für den neuen Tarif unter der Bedingung Gültigkeit, dass innerhalb Jahresfrist nach der genannten Oesterreichischen Station eine Gesammtmenge von mindestens 5 000 t verfrachtet wird und dass die Erstattungsgesuche spätestens 4 Monate nach Ablauf der Jahresfrist an die unterzeichnete Verwaltung eingesandt werden.

Gleichzeitig tritt der Nachtrag VI zu dem erwähnten Heft 2 des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarifs vom 15. Juli 1887 in Kraft, durch welchen die bisherigen Frachtsätze Ermässigungen erfahren; ausserdem werden durch denselben ermässigte Ausnahmfrachtsätze für Kartoffeln sowie für Stammholz und Eichen- etc. Klötze von Barcs nach Köln-Deutz B. M. und sonstige Aenderungen und Ergänzungen eingeführt.

Ferner treten am 1. Juli d. J. der Nachtrag VI zum Heft 1 des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarifs vom 15. Juli 1887 und der Nachtrag V zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Rheinland-Westfalen und der Dux-Bodenbacher etc. Bahn vom 1. Juli 1887 in Kraft. Durch dieselben werden erhebliche Frachtbegünstigungen, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Kartoffeln und sonstige Aenderungen und Ergänzungen zur Einführung gebracht. Die vereinzelt vorkommenden geringen Frachterhöhungen treten erst am 15. August d. J. in Kraft.

Die bezeichneten Tarifdrucksachen sind bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Köln, den 27. Mai 1892. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Vom 15. Juli d. J. ab sind folgende Zünd- beziehungsweise Sprengstoffe im

Verkehre mit Belgien von der direkten Beförderung ausgeschlossen:

a) Bei Aufgabe in jeder Menge.
Petarden für Eisenbahnsignale,
Sprengkapseln (Sprengzündhütchen),
Elektrische Minenzündungen,
Celloidin,
Collodiumwolle (auch wenn sie mit mindestens 50 % Wasser angefeuchtet ist).

b) Bei Aufgabe in Mengen von mehr als 10000 kg.
Patronen aus Sekurit,
Patronen aus Roburit und aus Ruborit,
Favier'scher Sprengstoff,
Knallbonbons,
Knallerbsen,
Bengalische Schellackpräparate ohne Zünder (Flammenbücher, Salonkerzen, Fackeln, Belustigungshölzchen, Leuchtstangen, bengalische Streichhölzer u. dergl.),
Sicherheitszünder,
Pikrinsäure.

Köln, den 22. Mai 1892. (1036)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Niederländischer Gütertarif, Heft 1 und 5. Am 1. Juni d. J. wird zwischen Schneiderkrug (Oldenb. Stsb.) und Oldenzaal (Niederl. Stsb.) eine direkte Abfertigung für Güter des Spezialtarifs III bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung hierfür eingerichtet. Bei einer Entfernung von 143 km beträgt der Frachtsatz 0,44 " für 100 kg. — Mit demselben Tage wird ferner die Station Schweikershain der Sächsischen Staatsbahnen in den direkten Gütertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Sätze der Station Waldheim mit folgenden Zuschlägen zu Grunde gelegt:

km	Eilg.	Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III
6	0,14	0,07	0,04	0,04	0,03	0,03	0,02	0,01

Mark für 100 kg.

Die für die Stationen Maastricht und Roermond der Niederländischen Staatsbahn in Kraft tretenden Frachtsätze gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn.

Elberfeld, den 30. Mai 1892. (1037)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 1. Juni 1892 an gültige Nachtrag 13 herausgegeben, welcher Vorschriften und Tarifsätze für den neuangelegten Zollinlandsbahnhof Bremerhafen bezw. für den Freihafenbahnhof Bremerhafen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 31. Mai 1892. (1038)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Für die Beförderung von hydraulischem Kalk (Roman-Cement), in Fässern oder Säcken verpackt, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief gelangt, dafern die Sendungen durch eine in die Fässer eingebrannte bezw. auf den Säcken mit Oelfarbe angebrachte Bezeichnung als hydraulischer Kalk (Roman-Cement) kenntlich gemacht sind, mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J., im Verkehr zwischen Kiefersfelden und Kufstein einer- und Ebersbach und Warnsdorf andererseits ein Frachtsatz von 1,22 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 30. Mai 1892. (1039)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Württ. Lokal-Gütertarif. Zu dem Lokal-Gütertarif für die Württ. Staatseisenbahnen vom 1. Dezember 1890 kommt mit Gültigkeit vom 2. Juni d. J. der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher Frachtsätze für die an der Eisenbahn Reutlingen-Honau liegenden Stationen Eningen u./Achalm, Pfullingen, Unterhausen und Honau, sowie Transitfrachtsätze für die Stationen der Eisenbahn Nagold-Altensteig und eine Ergänzung zum Ausnahmetarif Nr. 15 für Hallerde enthält.

Der Nachtrag wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 29. Mai 1892. (1040)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni d. J. treten für die Staatsbahnverkehre Hannover- und Oldenburg-Erfurt und anschliessende Privatbahnen die Tarifnachträge 25 und 24 in Kraft.

Dieselben sind durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 28. Mai 1892. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Abschnitt III des Ausnahmetarifs B für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketsusw. aus dem Ruhr-, Wurm-, Inde- und Saargebiet usw. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) vom 1. August 189. enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Bingerbrück **transit** gelten vom 1. September d. J. ab, in Uebereinstimmung mit den gleichen Sätzen auf Seite 154 bis 156 des diesseitigen Lokal-Gütertarifs vom 1. Januar 1891, nur für solche Sendungen, welche auf dem Wasserweg weitergehen.

Von dem genannten Tage ab werden ferner die in dem Saarkohlen-Verkehr mit Hessen (Tarifheft Nr. 3 vom 15. August 1889) für den Verkehr von Bingerbrück bestehenden Ausnahme-Frachtsätze aufgehoben.

Köln, den 4. Juni 1892. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Juni d. J. kommt für den **Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg** der Tarifnachtrag 3 zur Einführung.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hannover, den 28. Mai 1892. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab werden den Frachtsätzen im Abschnitt II A und II B des Tarifs die in den Zuschlagtabellen II C unter c des Tarifs ersichtlichen Beträge zugerechnet. Die Ausnahmen hiervon unter I und II des Tarifnachtrages IV bleiben bestehen.

Meiningen, den 27. Mai 1892. (1044)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Bayerisch-Sächsischer Vieh-Verkehr. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schönberg-Hirschberg a. d. Saale der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die an dieser Strecke liegende Station Tanna in den Tarif vom 1. Juni 1885 für den Bayerisch-Sächsischen Vieh-Verkehr einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfahren.

Dresden, am 31. Mai 1892. (1045)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Für den Milchversand von Delitzsch nach Leipzig I (Bayr. Bhf.) werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. an besondere Frachtvergünstigungen gewährt, welche bei den Abfertigungsstellen genannter Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 31. Mai 1892. (1046)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Oesterreichisch Ungarischer Verband. Vom 1. Juli 1892 an treten in der Anwendung der Frachtsätze folgende Aenderungen ein:

Gütertarif, Theil II Heft I.

Die Frachtsätze des Tarifs selbst werden unter Zuschlag der in der Tabelle C (vergl. Seite 3 des III. Nachtrags) angegebenen Beträge berechnet.

Den im Nachtrag III, V und VI zum Heft I enthaltenen Ausnahmetarifsätzen (Ausnahmetarif Nr. 32 für Möbel ausgenommen) werden die Zuschläge für Kurs c zugerechnet, soweit solche überhaupt vorgesehen sind. Die Vorbemerkung zu den betreffenden Ausnahmetarifen im III. und V. Nachtrag ändert sich hiernach.

Bei dem im VI. Nachtrag enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 32 für Möbel werden die beigedruckten Kursdifferenzen im doppelten Betrag von den Frachtsätzen abgezogen.

Gütertarif, Theil II Heft II.

Die Vorschrift unter Punkt III, 1. und 2. Absatz, des IV. Nachtrags gilt unverändert fort.

Soweit bei den Ausnahmetarifen des IV. Nachtrags Kurszuschläge vorgesehen sind (vergl. Vorbemerkung auf Seite 5 desselben), kommen die Zuschläge für Kurs c zur Erhebung.

Ausnahmetarif für Holz
(Theil II Heft V).

In Abänderung der Bestimmung unter D 2, Seite 9/10 des Tarifs, werden die in der Schnitttafel 2 mit b bezeichneten Kursdifferenzen im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen.

Dresden, am 1. Juni 1892. (1047)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Für eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren, Reservoirs, Maschinentheile und Gefässe aus Eisen oder Stahl in Sendungen von mindestens je 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen (oder bei Frachtzahlung für dieses Mindestgewicht für den Wagen) von Berlin Hambg. Bhf. nach Hamburg B oder von Berlin Lehrter Bhf. nach Hamburg H. zur überseeischen Ausfuhr kommt vom 1. Juni d. J. ab der ermässigte Ausnahmefrachtsatz von 0,90 ℳ für 100 kg unter den durch die Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter nach den Seehafenstationen festgesetzten Bedingungen zur Anwendung.

Altona, den 1. Juni 1892. (1048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalgütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Juni d. J. gelangen für Braunkohlen- und Braunkohlenbriketssendungen in Mengen von 10 t von den diesseitigen Stationen Alt-

Ranft, Fürstenberg a. O., Gross-Räschen, Grube Vaterland, Lichtenau i. Schl., Senftenberg, Strassgräbchen und Weisswasser theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Greiffenberg i. d. U. M. und Wilmersdorf i. d. U. M., sowie der Strecken Colbitzow-Schönermark und Treptow a. d. T.-Strelitz (vergleiche Ausnahmetarif 15. A. b. des diesseitigen Lokalgütertarifs) zur Einführung. Von dem gleichen Tage ab wird der im diesseitigen Lokalverkehr bestehende Ausnahmetarif 15 B für Braunkohlenbrikets in Mengen von 20 t auf die Binnenstationen der Strecke Stettin-Stralsund-Rostock nebst Seitenlinien, sowie Stralsund-Gültz, Pasewalk-Prenzlau als Empfangsstationen und Lichtenau i. Schl. als Versandstation ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1892. (MG1049)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Cementsteine, -Platten, -Röhren, bei Frachtzahlung für das Effektivgewicht, mindestens aber für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Trautenau nach
Reichenberg . . . 26,2 kr pro 100 kg.

Wien, im Mai 1892. (1050)
Oesterreich. Nordwestbahn.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Güterverkehr Galizien-Frankreich. Mit Gültigkeit vom 20. Juni l. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1892, werden für die Beförderung von Eiern als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege eingeführt:

Nach Novéant trs. von	Frcs. Gold für 1 000 kg	Nach Novéant trs. von	Frcs. Gold für 1 000 kg
1. Krakau .	91,48	5. Podwoloczyska transit	
2. Tarnow .	99,63		
3. Tarnopol .	127,90	a) . . .	100,75
4. Brody trs.		b) . . .	96,43
a) . . .	97,17	c) . . .	95,94
b) . . .	94,33		
c) . . .	93,84		

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Paris bestimmt sein.

Die Frachtsätze für Brody trans. und Podwoloczyska trans. gelten nur von den Stationen:

ad 4 a) Radziwilow loco - Slawuta exkl,
„ 5 a) Woloczysk loco-Schmerinka exkl.,
„ 4 b) Slawuta loco - Berditschew loco,
„ 5 b) Schmerinka loco,
„ 4 c) und 5 c) östlich von Berditschew und Schmerinka.

Die Abfertigung hat mit Umkartirung in Eger über Krakau oder Oswiecim-Olmütz-B. Brod-Bubna-Carlsbad zu erfolgen.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. IV.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Goldene Staats-Medaille.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne
in Amöneburg bei Biebrich am Rhein
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat unter Bürgschaft für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: 500000 Fässer pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Düsseldorf 1880.

Medaille Breslau 1869.

Goldene Medaille, höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit Arnheim (Holland) 1879.

Verdienst-Medaille Wien 1873.

Goldene Medaille Offenbach a/M. 1879.

Diplom A: Erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870.

Flaggen und Dekorations-Artikel.
Reinecke's Fahnenfabrik, Hannover.

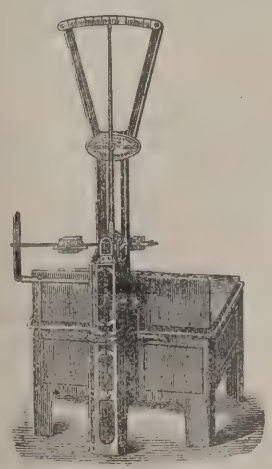
Carl Schenck, Eisengiesserei & Waagenfabrik, Darmstadt.
Combinirte Laufgewichts- und Zeigerwaage für Eisenbahn-Passagiergepäck.

Tragkraft bis zu 1000 Ko.

Der Zeiger wiegt 50 Ko. aus und das Laufgewicht immer von 50 zu 50 Ko.

1 Ko. = 8 m/m.

Die Waage ist mit Schenck's Patententlastung versehen.



Rasche und bequeme Bedienung.

Bleibende Genauigkeit und zuverlässiges Wiegen.

Einfache Construction und leichte Aufstellung.

Eichfähig.

Prospecte gratis und franco.

Im Uebrigen liefere ich Waagen jeder Art u. Grösse.

(Nichtamtl. Bekanntm. Forts. S. IV.)

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Von Eger weiter ist die Abfertigungsweise den Bahnverwaltungen zu überlassen.

Die Rückvergütung erfolgt:

1. bei direkter Expedition gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe;
2. bei unterwegs stattfindender Neuaufgabe gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe für die bereits zurückgelegte Transportstrecke, sowie der Originalaufgaberezepisse für die Neuaufgabe.

Beide Dokumente müssen auf den Refaktiewerber als Absender lauten. Diese Belege sind längstens 3 Monate nach Ablauf der Gültigkeit dieses Zugeständnisses einzusenden.

Wien, am 17. Mai 1892. (1051)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Generalversammlungen.

Die 22. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Mittwoch, den 29. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,
in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Vermögensbilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1891/92,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für ein durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidendes Mitglied des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 28. Mai 1892. (1052)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen ordentlichen Genossenschaftsversammlung, welche am
Freitag, den 17. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr,
zu Dresden (Neustadt), Hotel Kronprinz, stattfinden wird, gemäss § 6 des Genossenschaftsstatuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Rechnung für 1891.
   Bericht des Prüfungsausschusses.
3. Feststellung des Voranschlages für 1893.
4. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
5. Wahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1892.
6. Ausscheiden der Pfalzburger Strassenbahn.
7. Beschlussfassung über Bewilligung einer Rente nach Ablauf der Verjährungsfrist.
8. Statutänderungen.
   a) Aufhebung des Instituts der Vertrauensmänner (§ 19 usw.);
   b) Bestellung von Beauftragten für einzelne Fälle (§ 34);
   c) Aenderung der Bestimmungen über Aufstellung der Jahresrechnung (§ 13).
9. Mittheilungen.

Lübeck, den 31. Mai 1892. (1053)

Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

3. Verdingungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1892 bis 30. Juni 1893 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Steinkohle (doppelt gesiebte Würfelkohle) ungefähr 2000 t, soll öffentlich frei Eisenbahnwagen Oels vergeben werden. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind portofrei bis zum 15. Juni d. J. Nachmittags 3 Uhr an uns einzureichen, von wo auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden können.

Oels, den 1. Juni 1892. (1054)

Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 56 gedeckten und 4 offenen Güterwagen. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum
27. Juni l. J.
portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 30. Mai 1892. (1055)

Generaldirektion.

Ausschreibung von Koks. Die Lieferung von Koks soll vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 16. Juni 1892 Vormittags 11 Uhr. Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Koks" versehen, versiegelt und postfrei zu obigem Termin an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in baar oder Briefmarken à 10 ₰ bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage nach obigem Termin.

Breslau, den 30. Mai 1892. (1056)

Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von Presskohlen. Die Lieferung von 500 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen soll vergeben werden. Termin hierzu am 14. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Presskohlen" an dasselbe einzureichen. Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

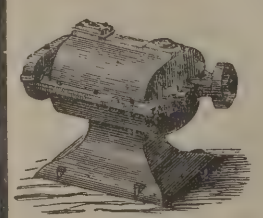
Breslau, den 31. Mai 1892. (1057)

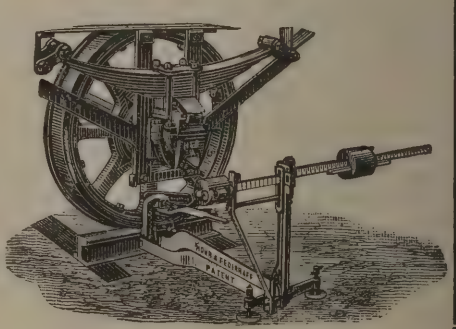
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

11. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Patente für Lokomotivbau
werden zum Ankauf, Verwerth. oder geg. Gewinnbetheil. des Erfinders von der **Märkischen Lokomotiv - Fabrik in Schlachtensee** gesucht.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als langjährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art.
Dampfkrahnen, Hydraulische Krahnen, Handkrahnen und electrische Krahnen,
Bockkrahnen, Laufkrahnen, Waggonkrahnen.
Patent-Sicherheits-Aufzüge
für Hand-, Dampf-, hydraulischen u. electrischen Betrieb, den neuesten Anforderungen entsprechend. (D. R.-P. 30391.)
Wagen mit und ohne selbstthätigen Billetdruckapparat.
Waggonwaagen, mit und ohne Geleisunterbrechung.
Gepäckzeigerwaagen,
Transportable Locomotiv-Controllwaagen.
Rootsgebläse, Feldschmieden, Schmiedeherde.
Materialprüfungsmaschinen. Zählapparate.





Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 45

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Juni 1892.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Auf welche Gebiete hat sich die Ausbildung der oberen Eisenbahnbeamten zu erstrecken?
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Internat. Eisenb.-Frachtrecht.
Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausnutzung des Preuss. Staatseisenbahn-Netzes.
Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
Preuss. Landes-Eisenbahnrath.
Preussische Staatseisenbahnen:
Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke.
Betriebseröffnungen.
Bezeichnung und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Eutin-Lübecker Eisenbahn.
Braunschweig. Eisenbahnges.
Marienburg-Mlawkaer Eisenb.
Saal-Eisenbahn.
Berliner Nordb.-Vorortverkehr.
Blankenburg-Thale i. H.
Gr. Berliner Pferdeeisenbahn.
Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Tariferhöhung auf den Oesterreich. Staatsbahnen.
Kundmachung der K. K. Generaldirektion der Oesterreich. Staatsbahnen über die Erhöhung der Tarife.
Die Garantieerhöhung der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg u. die event. Einlösung dieser Bahn durch den Staat.
Ursprungszeugnisse im Verkehr mit Deutschland.
Die Petition der Triester Kaufmannschaft.
Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.
Transportbegünstigungen für die Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893.
Betriebseinnahmen im April d. J.
Schadenversicherungs-Verband der Ungarischen Eisenbahnen.
Das Schiedsgericht für Streitigkeiten aus d. Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsges. in Wien.
Börsenbericht.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 11/6. 1891.
Erkenntniss vom 26/2. 1892.
Personalnachrichten:
Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- und Gepäckverkehr.
6. Dividende.
7. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Auf welche Gebiete hat sich die Ausbildung der oberen Eisenbahnbeamten zu erstrecken?

Der Verfasser des in Nr. 43 S. 449 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatzes „Zur Ausbildung der höheren Eisenbahn-Betriebsbeamten“ wünscht die Stellen dieser Beamten künftig ausschliesslich durch Maschinentechniker mit entsprechend abgeänderter Ausbildung zu besetzen. Für diese Ausbildung werden 3 Jahre technisches Studium, darauf 2 Jahre für Rechtswissenschaften und eisenbahnfachliche Vorlesungen und in den Ferien dieses fünfjährigen Studiums $5 \times 2 = 10$ Monate praktischer Beschäftigung zur Ausbildung als Lokomotivführer und in einer Lokomotivwerkstatt bezw. Maschinenfabrik gefordert. Daran soll sich eine, mindestens je einjährige Beschäftigung im Lokomotivbetriebs-, Stations- und Güter-Abfertigungsdienst, also mindestens dreijährige Beschäftigung bei den unteren Dienststellen schliessen, mit theilweiser Besoldung, und sodann ihre Verwendung als Gehilfen der höheren Beamten bei den verschiedenen oberen Behörden, besonders auch als Betriebs- und Verkehrskontroleure, bis zur Anstellung erfolgen. Die Eisenbahn-Bauverwaltung soll thunlichst ganz beseitigt werden, wenigstens insoweit es sich um Herstellung neuer Bahnen, neuer Betriebsmittel und neuer mechanischer Anlagen handelt. Diesbezügliche, von den Eisenbahnen zu stellende Aufgaben würden vielmehr durch ausserhalb der Eisenbahnen stehende Techniker und Unternehmer rasch und mit Erfolg gelöst werden können. Mindestens soll die Eisenbahn-Bauverwaltung von der Betriebsverwaltung abgetrennt und der Baubeamte dauernd beim Bau belassen werden.

Die Lösung klingt einfach; ob sie zweckmässig, erscheint mindestens zweifelhaft. Abgesehen von erheblichen Einwendungen, welche gegen die empfohlene Dauer, Art und Folge der Ausbildung gemacht werden können, dürfte der Antheil an der Gesammtleitung des Betriebes, welchen der Verfasser der Betriebsmittel-Verwaltung, und zwar nur einer maschinentechnischen, gewahrt wissen will, doch wesentlich zu hoch gegriffen sein. Andererseits ist die Bedeutung, welchen die Erlangung zweckentsprechender baulicher Anlagen und Einrichtungen für die pünktliche, gesicherte und wirthschaftliche Abwickelung des Eisenbahnbetriebes hat, sowie der Werth der persönlichen Anlagen und sonstigen Befähigung der betreffenden Anwärter für die Betriebsleitung in gleichem Maasse unterschätzt.

Die Schwierigkeit, einen geeigneten Weg zur sachgemässen Ausbildung der oberen Eisenbahnbeamten zu finden

und das Maass von Kenntnissen richtig zu umgrenzen, mit denen sie ausgerüstet werden müssen, um sie zu einer erfolgreichen Thätigkeit in ihrem Beruf zu befähigen, macht es ja erklärlich, dass die hierüber geäusserten Ansichten noch mannigfach auseinandergehen. Wem die gute Lösung der schwebenden Frage am Herzen liegt, der wird daher nur wünschen können, dass zwar das Für und Wider reiflich erwogen werde, dass aber die bezüglichen Meinungen auch bald zur Klärung gelangen möchten. Diesem Wunsche verdanken auch nachstehende Zeilen ihre Entstehung.

Uebereinstimmung besteht wohl darüber, dass das Eisenbahnwesen zu umfangreich geworden und seine Handhabung zu folgenschwer ist, als dass es angängig wäre, seine oberen Vertreter in ihrer Ausbildung noch ferner einem oder dem anderen Studiengange zu überlassen, der ursprünglich Berufsarten angepasst wurde, welche zwar mit dem Eisenbahnwesen manches gemeinsam haben, sich jedoch mit den besonderen Aufgaben und Zielen desselben keineswegs decken. Um aber ein Urtheil darüber zu gewinnen, nach welchen Richtungen die verlangte besondere Heranbildung zu erfolgen haben wird, muss man sich die hauptsächlicheren Wissensgebiete vergegenwärtigen, deren Kenntniss zur Handhabung der einzelnen Dienstzweige nöthig ist.

I. Als zunächst wichtigste Aufgabe erscheint auch uns die Heranbildung tüchtiger Betriebsleiter, wichtig sowohl wegen der Art des ihnen obliegenden Dienstes und der Verantwortlichkeit ihrer Thätigkeit, als im Hinblick auf die Vielseitigkeit der Kenntnisse, deren sie zur allseitig sachgemässen Wahrnehmung ihres Amtes bedürfen. Von diesen seien, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, nachstehende wesentliche Gruppen angeführt.

1. Kenntnisse für den Betriebsdienst im engeren Sinne:
a) Aeusserer und innerer Stationsdienst; Fahrdienst; Fahrplanwesen. (Bildung, Aussonderung, Abfertigung und Durchführung der Personen- und Güterzüge; Zugmeldeverfahren; Signalwesen; Telegraphendienst; Bedienung der Güterschuppen, Ladebühnen, Ladegeleise, Anschlüsse und der Lokomotivschuppen; Fahrkartenausgabe; Gepäck- und Eilgutabfertigung; Stationskassen-Verwaltung; Diensteintheilungen für das Stations-, Fahr- und Zugbegleitungspersonal; Bildung der Fahrpläne usw.).
b) Verwendung und Vertheilung der Lokomotiven und Wagen; Wagenmeldewesen.
c) Die für die Betriebsausführung und für die dabei betheiligten Beamten geltenden Dienstanweisungen, Vorschriften und gesetzlichen Ordnungen (Reglements) nebst deren Ausführungsbestimmungen.

2. Kenntnisse für den Verkehrsdienst:
a) Güterabfertigung (Güterschuppendienst; Bildung der Kurswagen; zollamtliche Behandlung der Güter; Abfertigungsvorschriften).
b) Grundsätze der Tarifbildung, Waarenklassen-Eintheilung, Verkehrsleitung.
c) Die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, von „Verbänden“ und die mit anderen Nationen getroffenen, den Eisenbahn-Verkehrsdienst bezw. einzelne Theile desselben betreffenden Uebereinkommen.
d) Abrechnungsverfahren über die Personen- und Güterbeförderung.
e) Eisenbahngeographie.

3. Allgemeine Eisenbahnfachkenntnisse.
a) Ueberblick über die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen.
b) Eisenbahnorganisation.
c) Verhältniss zur Post- und Telepraphen-, zur Zoll- und zur Militärverwaltung.
d) Eisenbahn-Gesetzeskunde.

4. Bau- und maschinentechnische Kenntnisse:
a) Grundsätze der Bahntrassirung; Berechnung virtueller Bahnlängen.
b) Bahn- und Bahnhofsanlagen und -Einrichtungen einschl. Oberbaukunde und Stellwerke für Signal- und Weichensicherungen.
c) Uebung im Entwerfen von Bahnhöfen.
d) Bauart der Lokomotiven und Wagen.

Der Umfang der technischen Kenntnisse ist auf das zunächst nothwendigste beschränkt, um den erforderlichen Raum für die mannigfachen anderen, an die Betriebsleiter zu stellenden Erfordernisse zu gewinnen. Aus diesem Grunde ist im besonderen abgesehen von der Forderung eigener Bauausführung, von der Kenntniss der verschiedenen Handwerker- und Werkstättenarbeiten, von den Besonderheiten des Hochbaus und Wasserbaus, von schwierigen Eisenkonstruktionen, von den Einzelheiten der Dampf- und Werkzeugmaschinen usw. Wem die unter 4 genannten Kenntnisse noch zu weitgehend erscheinen sollten, der möge bedenken, dass die leitenden Betriebsbeamten u. a. doch imstande sein müssen, vergleichende Berechnungen der Betriebskosten auf Wettbewerbslinien zwecks wirthschaftlicher Leitung des Verkehrs anzustellen, Entwürfe für grössere Bahnhöfe und Stellwerke auf ihre Zweckmässigkeit und Sicherheit zu prüfen, die nicht selten verwickelten Ursachen von Betriebsunfällen zu erkennen, die Leistungsfähigkeit und sachgemässe Wahl der Betriebsmittel zu beurtheilen u. dergl. m. Wer es nicht längst wusste, konnte es bei den weitgreifenden Verkehrsstockungen im Winter 1892 erfahren, dass das Maass von Einsicht und Geschicklichkeit, womit gerade die Bahnhöfe angelegt sind, vornehmlich entscheidend ist für die zweckmässige Bildung und rasche Aussonderung der Züge, für ihre glatte Durchführung und überhaupt für die Regelmässigkeit und Sicherheit des ganzen Betriebes. Mängel in der Lage und Anordnung der Bahnhöfe führen daher unfehlbar zu empfindlichen Betriebserschwernissen und Mehrausgaben.

II. Für die Bearbeitung und obere Leitung der Verkehrs-, Etats- und Kassen-, Personal- und sonstigen allgemeinen Eisenbahnangelegenheiten ist zu den unter I 2 und 3 genannten Gegenständen noch eine Reihe von Zusatzkenntnissen erforderlich, welche sich vornehmlich zu erstrecken haben auf die Verkehrslehre, das Eisenbahnrecht, allgemeine Rechtsbegriffe und Kenntnisse aus dem Privatrecht, Strafrecht, Staatsrecht und Handelsgesetz, Verwaltungs- und Wirthschaftslehre, sowie auf die für die Eisenbahnverwaltungen in obigen Angelegenheiten erlassenen besonderen Vorschriften.

Die eingehendere Bekanntschaft und Sicherheit auf vorstehend genannten Gebieten kann naturgemäss erst in längerer eigener Berufsthätigkeit gewonnen werden. Für die Behandlung der Rechtsfragen hat in der Regel die Mitwirkung besonderer Rechtskundiger (Justiziare und Rechtsanwälte) einzutreten. Neue grundlegende Maassnahmen im Eisenbahnverkehrs- und Verwaltungswesen zu treffen und die Entwickelung desselben weiter zu fördern, pflegen schliesslich nur wenige hervorragende Kräfte berufen zu sein. Demnach erscheinen die unter II genannten Zusatzkenntnisse, wenigstens soweit sie schon während der Ausbildungszeit erworben werden müssen, nicht umfangreich genug, um sie allein als Ziel eines in sich abgeschlossenen Berufsstudiums vorzuschreiben. Da nun auch die unter I 1 aufgeführten Betriebskenntnisse mannigfach den Verkehrsdienst berühren und ferner die unter I 4 genannten technischen Kenntnisse für jeden oberen Eisenbahnbeamten förderlich sind, so ist es nur nöthig, die unter I 2 und 3 enthaltenen Gegenstände nicht auf den dort angegebenen Kreis zu beschränken, sondern in der unter II angedeuteten Erweiterung aufzunehmen, um zu der vielfach geforderten einheitlichen Ausbildung für die oberen Eisenbahnverwaltungs- (Verkehrs- und Betriebs-) Beamten zu gelangen. Für Kundige kann es kaum einem Zweifel unterliegen, dass hierdurch ein wesentlicher Fortschritt in der Befähigung dieser Beamtenklassen für ihre Aufgaben zu erreichen ist. Zwar werden auch dann voraussichtlich sich einzelne Persönlichkeiten, je nach ihrer Anlage, Neigung und vorwiegend ausgeübten Thätigkeit, für den Betrieb oder aber für die sonstige Bahnverwaltung verwendbarer erweisen. Aus der vorgeschlagenen Schulung hervorgegangen werden sie aber u. a. den, sicherlich nicht gering

zu schätzenden Vortheil haben, zur Ausübung ihres folgenreichen Amtes das hauptsächlichste Rüstzeug selber zu besitzen und in vielen, ihren eigenen Berufskreis betreffenden Angelegenheiten nicht mehr ausschliesslich auf die Aushilfe anderer Sachverständiger angewiesen zu sein.

Was die Zeit betrifft, in der die fragliche Vorbereitung zu beginnen hat, so müsste letztere unmittelbar an die Beendigung der Schulbildung angeschlossen werden. Auf den bei I 1 angegebenen praktischen Theil würde ein volles Jahr und zwar vor dem Eintritt in das Studium auf der Hochschule zu verwenden sein. Schon nach Ablauf dieser Vorbereitungszeit wird sich zumeist ergeben, ob sich der Anwärter überhaupt für den Eisenbahn-Verwaltungsdienst eignet. Verneinenden Falls wird er sich noch rechtzeitig einem anderen Berufe zuwenden können.

Die Annahme für den Vorbereitungsdienst dürfte nur nach Bedarf und nach strenger Auswahl zwischen den Bewerbern unter entsprechender Berücksichtigung ihrer Persönlichkeit und gesammten Verhältnisse zu erfolgen haben.

III. Es bleibt die Frage zu erörtern, ob und in welcher Weise auch die Ausbildung der im Eisenbahnfach zu beschäftigenden oberen Techniker zu ändern ist.

Bei der Beantwortung ist zunächst zu berücksichtigen, dass denselben in erster Linie das Entwerfen, sowie die Herstellung und Unterhaltung der Eisenbahnanlagen und Betriebsmittel obliegt.

1. a) Um bauliche Eisenbahnanlagen und Einrichtungen zweckentsprechend herzustellen, ist es unerlässlich, dass die entwerfenden und leitenden oberen Baubeamten mit den bezüglichen Anforderungen und Bedürfnissen des Betriebes selber bekannt sind. Die Ausserachtlassung dieses Grundsatzes würde zahlreiche Missstände und Geldvergeudungen zur Folge haben. Es genügt keineswegs, den betreffenden Beamten in jedem vorliegenden Falle ausschliesslich betriebsseitig das Programm zu ihren Aufgaben vorschreiben zu wollen; die Fassung, Begrenzung und nöthigenfalls Umgestaltung dieser Aufgaben hängt vielmehr im einzelnen wie im ganzen von ihrer technischen Durchführbarkeit und den obwaltenden besonderen technischen Verhältnissen ab. Für den Bautechniker ist daher der im vorhergehenden empfohlene 1jährige praktische Vorbereitungsdienst dringend anzurathen. Mag auch einer oder der andere der unter I 1 genannten Gegenstände für ihn zunächst entbehrlich scheinen, so empfiehlt sich doch die Einhaltung der dort bezeichneten praktischen Vorbereitung. Nach Beendigung derselben kann sich dann auch der bautechnische Anwärter noch entscheiden, ob er sich dem Eisenbahnverwaltungs- oder technischen Studium widmen will, zugleich aber wird durch jene Vorbereitung sein etwaiger späterer Uebertritt vom Bau- zum Betriebsdienst offen gehalten.

b) Zur umsichtigen Leitung grösserer Eisenbahnbauten kann ein gewisses Maass gesetzlicher und geschäftlicher Kenntnisse nicht entbehrt werden. Bei Verhandlungen mit Behörden, Gemeinden und Interessenten ist die Kenntniss des Gesetzes für Eisenbahnunternehmungen, des Enteignungsgesetzes und der Bahnpolizeiordnung erforderlich; beim Abschluss von Bauverträgen, bei der Handhabung des Bauetats und Rechnungswesens muss eine ganze Anzahl von Verwaltungsvorschriften beachtet werden; für die zweckmässige Baueintheilung (Disposition) und thatkräftige Bauförderung ist geschäftliche Gewandtheit unerlässlich. Zur Aneignung dieser Erfordernisse wird theils auf der Hochschule, theils bei der darauf folgenden weiteren fachlichen Ausbildung Gelegenheit zu geben sein.

c) Andererseits werden die an die wissenschaftliche Ausbildung der Eisenbahningenieure durch die bisherigen Prüfungsvorschriften gestellten Anforderungen auf manchen Gebieten ohne Nachtheil entsprechend herabgemindert werden können, so u. a. in der Physik, Mathematik, darstellenden Geometrie, Mechanik, in zeichnerischen Leistungen, im Hochbau und besonders im Wasserbau. Einzelne Anforderungen, wie Formenlehre der Baukunst, Aufnahmen von Bauwerken und Maschinen, Entwerfen von Hochbauten usw. dürften ganz zu erlassen sein.

d) Werden den unter III bisher genannten Kenntnissen die bei I 2 und 3 a—c angegebenen hinzugefügt, die eigentlich von jedem höher gebildeten Eisenbahnbeamten erwartet und in zunächst ausreichendem Umfang etwa binnen 6 Monaten erworben werden können, so entspricht die Ausbildung der Eisenbahningenieure nicht allein den unter I für betriebsleitende Beamte gestellten Forderungen, sondern gewährt ihnen einen erheblichen Ueberschuss an technischen Fachkenntnissen. Sonach steht ihrer Verwendbarkeit auch bei der Eisenbahn-Betriebsverwaltung gewiss nichts im Wege, vielmehr erscheinen sie wegen ihrer technischen Durchbildung und ihres technischen Verständnisses recht wohl geeignet hierfür, vorausgesetzt, dass dieser Uebertritt zum Betriebe in nicht zu hohem Lebensalter erfolgt und dass sie nicht sogleich in verantwortungsvolle betriebsleitende Stellungen gebracht werden.

e) Das jetzt bestehende Missverhältniss zwischen der Zahl bautechnischer Anwärter für höhere Stellen im Eisenbahndienst und der Aussicht, in solche zu gelangen, dürfte einmal dadurch zu verbessern sein, dass auch hier die ursprüngliche Annahme nur nach Bedarf und strenger Auswahl erfolgt, dann aber auch dadurch, dass für nicht dauernde Beschäftigungen bei solchen Neubauten, welche keine akademische Durchbildung erfordern, auch Techniker mittleren Grades verwendet werden. Aus denselben würden sich später brauchbare Kräfte für den Bahnunterhaltungsdienst gewinnen lassen, ähnlich den sogenannten Sektionsingenieuren früherer Privatbahnen. Die Baukreise würden sich dann erweitern lassen und die Zahl ihrer Vorsteher, die jetzt aus Mangel an höheren Stellen zeitlebens in verhältnissmässig untergeordneten Beschäftigungen verbleiben müssen, abnehmen.

2. Das über die Ausbildung und Verwendung der Eisenbahn-Bautechniker Gesagte gilt zum Theil auch für die bei den Eisenbahnen anzustellenden oberen maschinentechnischen Beamten. Auch für sie dürfte eine Vorbereitungszeit mindestens im äusseren Stations- und im Fahrdienst vorzuschreiben, dagegen ihre wissenschaftliche Ausbildung entsprechend zu entlasten und ihr Uebertritt in den Eisenbahn-Betriebsdienst von dem Erwerb der für diesen Dienstzweig im übrigen erforderten Kenntnisse abhängig zu machen sein.

Wird zunächst die Zweckmässigkeit der hier nur in allgemeinen Grundzügen vorgeschlagenen Ausbildung für die oberen Eisenbahnbeamten anerkannt, so bleiben für die Einzelheiten dieser Ausbildung und die damit zusammenhängenden sonstigen Fragen selbstredend noch eingehende weitere Prüfungen erforderlich. S.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 35,86 km lange Strecke Zielenzig-Meseritz der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, ferner die 12,6 km lange Strecke Oberbrügge-Meinerzhagen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld — welch letztere Strecke am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll und die am 1. Juni d. J. eröffnete 13,05 km lange Strecke Krasna-Roznau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind — und zwar die vorletzt genannte Strecke vom Tage der Betriebseröffnung ab — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1874 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn auf Anwendung der Ver-

einseinrichtungen in deren Verkehr mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1936 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Eisenbahnstrecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1952 vom 31. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1953 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Versuche über die Widerstandsfähigkeit von Dampfkesselwandungen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 1968 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Neuwahl von Mitgliedern des Preisausschusses (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 2000 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Wie verlautet hat die Holländische zweite Kammer das Berner Uebereinkommen, betr. das internationale Eisenbahn-Frachtrecht, angenommen und dürfte die erste Kammer demnächst den gleichen Beschluss fassen. Damit ist das Uebereinkommen seitens aller Vertragsstaaten der legislativen Genehmigung theilhaftig geworden. Mit Rücksicht auf die Formalität des Austausches der Ratifikationsurkunden, insbesondere aber die umfassenden Vorbereitungen für die Durchführung des Uebereinkommens dürfte dasselbe mit dem 1. Januar 1893 in Wirksamkeit treten.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausnutzung des Preussischen Staatseisenbahn-Netzes.

Das Herrenhaus hat den bezeichneten Gesetzentwurf (vergl. Nr. 27 S. 283 d. Ztg.) mit folgender, mit den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses übereinstimmenden Resolution in der Sitzung vom 30. Mai d. J. angenommen: „Die Staatsregierung aufzufordern, darauf Bedacht zu nehmen, dass thunlichst bald die Kosten für Anlage zweiter und weiterer Geleise, für Um- und Erneuerungsbauten von Bahnhöfen und für Vermehrung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Bahnen in dem Staatshaushaltsplan aufgebracht und demgemäss die Mittel zur Befriedigung dieser Bedürfnisse schrittweise aus den Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen beschafft werden."

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Dem Bundesrath ist eine im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeitete Denkschrift zugegangen, betreffend Ergänzung der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, welche hauptsächlich die Beförderung von Patronen aus Wachspulver betreffen. An der Hand des Antrages eines Fabrikanten, Patronen aus einem von ihm hergestellten neuen rauchschwachen Pulver unter den Bedingungen, die für Patronen aus Sekurit und mehreren anderen Stoffen bestehen, zur Eisenbahnbeförderung zuzulassen, haben eingehende Untersuchungen in dieser Richtung stattgefunden. Dieselben haben ergeben, dass dieses Pulver an Gefährlichkeit dem feinkörnigen Englischen Büchsenpulver entschieden nachstehe, da es ausserordentlich schwer, oft fast unmöglich sei, eine grössere Menge davon auf einmal zu entzünden. Ein Entzünden oder Explodiren des Pulvers sei selbst dann nicht zu befürchten, wenn in der Nähe eines Wagens, der das in Holzkisten oder Fässer verpackte Pulver enthalte, Feuer ausbreche. Die Königlich Preussische technische Deputation für Gewerbe hat erklärt, dass sie in Anbetracht dieses günstigen Ergebnisses der Versuche keinen Anstand nehme, die Zulassung des neuen Pulvers, das aus einem Gemenge von chlorsaurem Kali, Carnaubawachs und Hexenmehl (Lykopodium) bestehe und als Wachspulver zu bezeichnen sei, zur Eisenbahnbeförderung unter den beantragten Bedingungen zu empfehlen. Das Reichs-Eisenbahnamt hat Anlass genommen, bei dem Bundesrathe einen Antrag in dieser Richtung zu stellen, welcher eine der Angelegenheit gemässe Abänderung und Ergänzung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands bezweckt.

Preussischer Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung des am 11. d. Mts. zusammentretenden Landes-Eisenbahnrath stehen folgende Gegenstände: 1. Bestellung des ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Berathung des Landes-Eisenbahnrathes, § 12 des Gesetzes vom 1. Juni 1882; 2. Mittheilung über die seit dem 28. November 1891 erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen sowie über inzwischen erfolgte Ergänzungen und Abänderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Zum Vorsitzenden des Landes-Eisenbahnraths ist der Wirkliche Geh. Rath und Direktor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Brefeld, zum Stellvertreter des Vorsitzenden der Wirkliche Geh. Ober-Regierungsrath und Direktor in demselben Ministerium, Fleck, auf die Dauer der 3 Jahre 1892, 1893 und 1894 ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke.

Dem der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellten Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Königsberg i. Pr. ist die Verwaltung und Betriebsleitung der Eisenbahn von Memel nach Bajohren, nach ihrer demnächstigen Betriebseröffnung innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Befugnisse, übertragen worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Die 13,34 km lange vollspurige Bahnstrecke Tondern-Hoyer-Schleuse mit den Haltestellen Mögeltondern, Dahler-Osterby und Hoyer-Schleuse, sowie dem Bahnhof III. Klasse Hoyer wird am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Eröffnung für den Güterverkehr ist für den 1. August d. J. in Aussicht genommen. Die neue Strecke ist dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt Glückstadt unterstellt.

Direktionsbezirk Elberfeld. Zum 1. Juli d. J. ist die Eröffnung des Betriebes auf der 12,6 km langen vollspurigen Theilstrecke Oberbrügge-Meinerzhagen der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen mit den Stationen Volme, Kierspe und Meinerzhagen für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Aussicht genommen.

Die Station Oberbrügge, welche bisher nur für den Frachtstückgutverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtet ist, wird am genannten Tage ebenfalls für den Gesammtverkehr freigegeben.

Die Strecke Oberbrügge-Meinerzhagen ist eine Fortsetzung der Bahnlinie Hagen-Brügge-Oberbrügge; dieselbe wird dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt zu Hagen unterstellt.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 2. d. Mts. ist die 11,04 km lange Bahnstrecke Reutlingen-Honau für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die an dieser Linie liegenden Stationen Eningen, Pfullingen und Unterhausen sind für den gesammten Verkehr, die Stationen Pfullingen Papierfabriken, Unterhausen Spinnerei und Honau nur für den Personenverkehr eingerichtet.

Der Betrieb der Bahn, welche dem Bezirk der Betriebsinspektion Tübingen und des Betriebsbauamts Reutlingen zugetheilt ist, findet nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung statt.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Am 1. d. Mts. ist die Anschlussstrecke München (Isarthalbahn) -Thalkirchen dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben worden.

Bezeichnung und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. sind eröffnet worden:

a) der an der Bahnstrecke Pratau-Torgau zwischen den Stationen Dommitzsch und Elsnig-Elbe gelegene neuerbaute Haltepunkt Vogelgesang für den Personen- und Gepäckverkehr;
b) die an der Bahnstrecke Gotha-Ohrdruf belegene Haltestelle Emleben, welche bisher für die Abfertigung von Personen und Gütern diente, auch für den Leichen- und Viehverkehr.

Direktionsbezirk Hannover. In Bremerhaven ist am 1. d. Mts. ein neuer Bahnhof eröffnet worden, welcher 3 km hinter Geestemünde gelegen, hauptsächlich dem Ortsverkehr Bremerhavens dient und die Bezeichnung „Bremerhaven Zollinlandsbahnhof" erhalten hat, während der Bahnhof am Hafen daselbst die Bezeichnung „Bremerhaven Freihafenbahnhof" führt.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die bisherige Eilgutabfertigungsstelle Köln (Hauptbahnhof) führt fortan die Bezeichnung „Eilgutabfertigungsstelle Köln".

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die Abfertigung von Fahrzeugen von oder nach der Station Niederdresselndorf findet fortab nicht mehr statt.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Juli d. J. wird die z. Zt. für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Station Stederdorf für den

Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und die an der Bahnstrecke Salzwedel-Lüchow belegene nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Lübbow auch für den Güter-, Vieh- usw. Verkehr eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der an der Bahnstrecke Esch-Deutsch-Oth-Redingen belegenen Station Redingen für den bahndienstlichen Verkehr die zusätzliche Bezeichnung „i. Lothr." beigelegt worden, um Verwechslungen mit der Station gleichen Namens an der Luxemburger Kantonalbahn Noerdingen-Martelingen zu vermeiden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Pirna-Berggiesshübel belegene Haltestelle Langenhennersdorf ist am 1. d. Mts. für den Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ist der Verkehr auf der Gleschendorf-Ahrensböcker Nebenbahn infolge Ausserbetriebsetzung der Ahrensböcker Zuckerfabrik im Jahre 1891 etwas zurückgegangen und hat sich daher auch das Betriebsergebniss dieser Bahn weniger zufriedenstellend gestaltet. Auf der Gleschendorf-Ahrensböcker Nebenbahn betrug die Gesammteinnahme 25 687 ℳ. (gegen 39 054 ℳ. im Vorjahre), der Betriebsüberschuss 10 405 (17 322) ℳ. und der zur Verzinsung und Tilgung der für den Bau der Nebenbahn aufgenommenen Anleihe aus den Erträgnissen der Hauptbahn zu leistende Zuschuss 2 072 ℳ., wogegen 1891 der Hauptbahn an Einnahmen durch die Nebenbahn 27 620 ℳ. zuflossen. Die Gesammteinnahmen sind von 466 462 ℳ. im Vorjahre auf 476 429 ℳ., also um rund 10 000 ℳ. und für das Kilometer Betriebslänge von 11 416 ℳ. auf 11 660 ℳ. gestiegen. An Personenkilometern wurden gefördert 6 800 328 gegen 6 791 369 im Vorjahre; an Gütern 2 104 194 tkm gegen 2 225 518 tkm im Jahre 1890. Die Betriebskosten betrugen 325 806 ℳ. = 7 974 ℳ. für das Kilometer Betriebslänge gegen 322 353 und 7 889 ℳ. im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 68,39 % der Einnahme. Da die Gesammteinnahme, wie ausgeführt, um rund 10 000 ℳ. gestiegen ist, würde sich als zu vertheilender reiner Ueberschuss ein Geldbetrag von annähernd derselben Höhe wie im Vorjahre ergeben haben; die Verwaltung hat es jedoch für durchaus nothwendig gehalten, mit Rücksicht auf die im Jahre 1892 bevorstehende Beschaffung einer neuen Lokomotive aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds für 1891 keine Ausgaben zu bestreiten, wodurch der Ueberschuss um den ganzen Betrag der dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuführenden Rücklage von 8 467 ℳ. sich vermindert, so dass derselbe (einschl. eines Vortrages aus der vorjährigen Rechnung in Höhe von 3 465 ℳ.) 132 703 ℳ. beträgt. Hiervon waren zunächst zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanlehen 87 477 ℳ. zu verwenden, so dass ein Ueberschuss von 45 225 ℳ. verbleibt; davon geht ab die Eisenbahnsteuer, welche bis dahin nur für die im Gebiete der Hansestadt Lübeck belegene Strecke erhoben wurde, für das Betriebsjahr jedoch (vom 1. Mai 1891 an) auch für die im Fürstenthum Lübeck liegende Bahnstrecke entrichtet werden musste, mit 412 ℳ. und 1 079 ℳ., zusammen 1 491 ℳ. (gegen 421 ℳ. im Vorjahre); sowie 5 % von 45 225 ℳ. = 2 261 ℳ. als Dotirung des Bilanz-Reservefonds. Danach verbleibt ein reiner Ueberschuss von 41 472 ℳ. Der Zuschuss der konzessionsgebenden Regierungen zur Verzinsung und Tilgung der von denselben garantirten 4 % Prioritätsanleihe betrug 53 380 ℳ., wofür dieselben auf Konto der Aktien Lit. B. erkannt sind. Aus dem Ueberschuss wird eine Dividende von 1,5 % (gegen 1,75 % im Vorjahre) auf die Aktien Lit. A. = 36 000 ℳ. vertheilt, während die verbleibenden 5 472 ℳ. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Braunschweigische Eisenbahngesellschaft.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg beruft die diesjährige ordentliche Generalversammlung auf den 29. d. Mts. (vergl. Nr. 43 S. II d. Ztg.).

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde der Abschluss und der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 37 S. 393 d. Ztg.) genehmigt sowie die ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrathes wiedergewählt.

Saal-Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung wird für den 21. d. Mts. einberufen; auf der Tagesordnung stehen die gewöhnlichen Berathungsangelegenheiten, überdies Mittheilungen über die Frage des Verkaufs der Saal-Eisenbahn an den Preussischen Staat.

Berliner Nordbahn-Vorortverkehr.

Am 16. d. Mts. wird die theilweise Verlegung des Nordbahn-Vorortverkehrs vom Stettiner Bahnhof in Berlin nach dem Nordbahnhof in der Bernauerstrasse zur Durchführung gelangen.

Blankenburg-Thale i. H.

Der Braunschweigische Landtag lehnte den in einer Regierungsvorlage beantragten Zuschuss von 40 000 ℳ. zum Bau der elektrischen Bahn Blankenburg-Thale ab.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn.

Am 1. d. Mts. ist die Neubaustrecke zwischen Pankow und Nieder-Schönhausen in Betrieb genommen worden.

Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1891/92 weisen die Ergebnisse des Betriebes eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs, sowie erhöhte Einnahmen auf. Die Einnahmen betragen: aus dem Betriebe 2 058 899 ℳ. (gegen das Vorjahr + 148 323 ℳ.), aus Grundstücken usw. 166 380 ℳ., insgesammt 2 225 279 (+ 276 473) ℳ. Die Ausgaben erforderten 1 750 546 (+ 224 517) ℳ. Der Rohgewinn betrug 478 332 (+ 53 933) ℳ. Davon werden 232 601 ℳ. zu Abschreibungen verwendet. Der verbleibende Reingewinn von 245 731 ℳ. wird wie folgt verwendet: Reserve 29 056 ℳ., persönliche Gewinnantheile 5 000 ℳ., Unterstützungsfonds 8 000 ℳ., 13 % Dividende 130 000 ℳ., ausserordentliche Zuweisung an die Reserve 60 493 ℳ., Vortrag auf neue Rechnung 1 076 ℳ. Im Omnibusbetrieb hat eine Vermehrung der Einnahmen um 13 347 ℳ. stattgefunden. Die Gesammtzahl der beförderten Personen betrug 7 112 520 (+ 297 251). Im Packet- und Güterverkehr wurden 2 058 982 (+ 75 814) Sendungen befördert. Der Brief- und Drucksachen-Verkehr weist auch in diesem Jahre eine bedeutende Steigerung auf. Die Zahl der zur Einziehung erhaltenen Quittungen, Rechnungen, Vereinsbeiträge usw. hat sich von 96 758 Stück in 1890/91 auf 134 551 Stück gehoben, die Summe der eingezogenen Beträge von 873 042 ℳ. auf 1 118 156 ℳ. Die dafür eingenommenen Gebühren betragen 13 463 ℳ. gegen 10 149 ℳ. im Vorjahre.

In der am 1. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss, sowie der Geschäftsbericht einstimmig genehmigt, die Dividende auf 13 % festgesetzt und dem Aufsichtsrathe und der Direktion Entlastung ertheilt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Tariferhöhung auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen hat die Entscheidung über die Regulirung bezw. Erhöhung des Lokal-Gütertarifes der Staatsbahnen kundgemacht. Aus der Kundmachung, welche wir nachstehend mittheilen, geht hervor, dass die Regierung trotz des ablehnenden Votums des Staats-Eisenbahnrathes an der ersten Entschliessung festhält und nur dem Wunsche, welcher sich auf die Tarife der Linie Klostergrab-Moldau bezieht, Rechnung trägt. Auch hinsichtlich der Manipulationsgebühr für Kohlentransporte im Nahverkehre (bis zu 80 km) ist keine Aenderung der Vorlage, die dem Staats-Eisenbahnrathe unterbreitet wurde, eingetreten; die Manipulationsgebühr wird also bei Kohle von 2 auf 3 kr., in allen übrigen Klassen von 3 bezw. 2 auf 4 kr. erhöht. Die neuen Tarife werden am 15. Juli d. J. in Kraft treten. Man berechnet den Effekt des Nachlasses, welchen die Regierung hiermit ihrem usprünglichen Plane gegenüber gewährt, auf etwa 800 000 fl., so dass der gesammte Mehrertrag aus der Tariferhöhung sich auf ungefähr 1,7 Millionen Gulden belaufen würde.

Kundmachung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen über die Erhöhung der Tarife.

„In Abänderung der im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministerium für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 56 vom 17. Mai d. J. verlautbarten Kundmachung wird hiermit bekannt gegeben, dass die neue, theilweise veränderte Auflage des Lokal-Gütertarifes erst mit 15. Juli d. J. in Wirksamkeit tritt. Die wesentlichsten Aenderungen gegenüber dem Lokal-Gütertarife vom 1. Juli 1891 (einschl. der 6 Nachträge) sind die folgenden:

A. Klassifikation.

1. Versetzung jener Artikel, welche nach dem allgemeinen Tariftheil I der Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen bei Auflieferung von 10 000 kg in die Klasse A eingereiht sind und nach dem Tariftheil II der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen vom 1. Juli 1891 unter gleicher Bedingung derzeit in

den Spezialtarif 1 gehören, in den Ausnahmetarif IV c. Die Einheitssätze dieses Ausnahmetarifes sind:

von 1— 50 km 0,33 kr. für 100 kg und 1 km,
„ 51—150 „ 0,26 „ „ 100 „ „ 1 „
„ 151—300 „ 0,22 „ „ 100 „ „ 1 „
darüber 0,18 „ „ 100 „ „ 1 „

mehr 4 kr. Manipulationsgebühr für 100 kg.

2. Eliminirung der Artikel: Gyps, auch Dunggyps der Pos. 228 des Tariftheiles I; hydraulischer Kalk (Romancement); Kalk, gebrannter, auch Dungkalk, der Pos. 285 des Tariftheiles I; Mörtel der Pos. 379 des Tariftheiles I; Steine, und zwar: Bordsteine, Pflastersteine, Saumsteine aus der Pos. 551, ferner Schiefer aus der Pos. 551 a des Tariftheiles I; Thomas-Schlackenmehl der Pos. 121 des Tariftheiles I aus dem Ausnahmetarif II und Versetzung derselben in den Ausnahmetarif I, bezw. in den Spezialtarif 3; dagegen Versetzung des Artikels „Cement" aus der Pos. 81 des Tariftheiles I aus Klasse C in den Ausnahmetarif I.

B. Tarifbildung.

1. Erhöhung des Einheitssatzes im ersten Staffel bei den Klassen A, C und Spezialtarif 2, Ausnahmetarif I und Spezialtarif 3, und zwar:

	A		C und Spezialtarif 2		Ausnahmetarif I und Spez.-T. 3	
km	von	auf	von	auf	von	auf
	für 100 kg und 1 km in Kreuzern Oe. W.					
von 1—50	0,34	0,37	0,18	0,21	0,15	0,18

bei gleichzeitiger Verminderung des Einheitssatzes im dritten Staffel

von 151—300	0,25	0,24	0,12	0,11	0,10	0,09

2. Erhöhung des Einheitssatzes im ersten Staffel bei der Klasse

B

km	von	auf
	für 100 kg und 1 km in Kreuzern Oe. W.	
von 1—50 . .	0,24	0,26

bei gleichzeitiger Verminderung des Einheitssatzes im zweiten Staffel

von 51—150 .	0,22	0,21

3. Erhöhung der Einheitssätze im ersten, dritten und vierten Staffel bei dem

Spezialtarif 1

km	von	auf
	für 100 kg und 1 km in Kreuzern Oe. W.	
von 1— 50 .	0,26	0,28
„ 151—300 .	0,19	0,20
darüber .	0,15	0,16

bei gleichzeitiger Verminderung des Einheitssatzes im zweiten Staffel

von 51—150 .	0,23	0,22

4. Einhebung der für die Entfernungen über 80 km festgesetzten Manipulationsgebühren auch bei Transporten auf Entfernungen bis 80 km.

5. Erhöhung der Manipulationsgebühr des Ausnahmetarifes II von 2 kr. auf 3 kr. für 100 kg.

6. Fixirung von Einheitssätzen für alle Klassen und Ausnahmetarife, welche bei der normalen Frachtberechnung nicht unterboten werden dürfen. Dieselben werden aus den Frachtsätzen für 750 km für 100 kg und 1 km entwickelt und für weitere Entfernungen angewendet.

Die Bestimmung im Lokal-Gütertarife vom 1. Juli 1891, nach welcher auf der Linie Klostergrab-Moldau das Staatsbahn-Barême getrennt berechnet wird, bleibt aufrecht, doch behält sich die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vor, bei Erstellung von direkten Tarifen entsprechende Kürzungen an den eingerechneten Manipulationsgebühren vorzunehmen."

Die Garantieerhöhung der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

Ueber diese Regierungsvorlage wurde im Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses vom Referenten in längerer Auseinandersetzung die ungewöhnliche, über 40 % betragende Ueberschreitung des Kostenvoranschlages beim Bau dieser Bahn, die sich als Hochgebirgszahnradbahn darstellt, begründet. Ein Verschulden treffe hier nicht die Bauleitung, die ein Objekt vor sich hatte, dessen Schwierigkeit etwa nur mit dem Arlbergbahnbau zu vergleichen sei, und es sei das Ganze eine bedeutende technische Leistung. Auch die Fahrbetriebsmittel müssten vermehrt werden, da sich der Verkehr gleich anfangs höher herausstellte, als erwartet wurde. Dieses letztere Faktum, der Umstand ferner, dass sich die Kohle besser stellt und die Lokomotiven stärkere Arbeitsleistungen bieten, als ursprünglich vorausgesetzt wurde, sichern die Rentabilität der Bahn. Den von mehreren Abgeordneten gegen diese Vorlage geäusserten Bedenken, trat der Handelsminister entgegen, indem er in eingehender Weise die zu Gunsten der Regierungsvorlage sprechenden Gesichtspunkte erörterte und die von den Ausschussmitgliedern über einzelne Punkte gestellten Anfragen unter Richtigstellung der ziffermässigen Höhe der Ueberschreitung und unter ausführlicher Darlegung der Entstehungsgeschichte, sowie der durch das Gesetz vom 5. Juli 1888 bedingten Ausnahmsstellung des Unternehmens, dann der für dasselbe von den Interessenten gebrachten weitgehenden materiellen Opfer, welchen andererseits wichtige wirthschaftliche Erfolge und günstige Aussichten bezüglich der Verzinsung des erhöhten Anlagekapitals gegenüberstehen, beantwortete.

Schliesslich erklärte der Minister a. D. Dr Herbst, er werde gegen die Garantieerhöhung, aber stante concluso für die Verstaatlichung stimmen. Die Regierungsvorlage wurde hierauf unverändert angenommen.

Ursprungszeugnisse im Verkehr mit Deutschland.

Nach einer Mittheilung des Deutschen Konsulats in Wien an die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer gelangen über das Preussische Zollamt Oderberg grössere Mengen Getreide nach dem Deutschen Reich, welche nicht aus dem freien Verkehr Oesterreich-Ungarns stammen, für welche aber gleichwohl der ermässigte Zollsatz beansprucht wird, ohne dass durch ein Ursprungszeugniss die Berechtigung einer Zollbegünstigung nachgewiesen wird. Da in solchen Fällen wegen der mangelnden Ursprungszeugnisse die Zollabfertigung und Weitersendung erschwert und verzögert wird, werden die betheiligten Handelskreise aufmerksam gemacht, dass den Getreidesendungen einschliesslich der Hülsenfrüchte, welche dem freien Verkehr Oesterreich-Ungarns nicht entstammen, die erforderlichen Ursprungszeugnisse beigegeben werden müssen.

Die Petition der Triester Kaufmannschaft.

In einer von zahlreichen Unterschriften bedeckten Petition wird der Handelsminister gebeten, schleunigst Maassregeln gegen die immer bedrohlicher sich gestaltende Handelskrise in Triest zu ergreifen.

Die Gründe hierfür seien hauptsächlich die ungenügenden Eisenbahnverbindungen und die wenig günstigen unvollständigen Verbindungen zur See, ferner die ausserordentlich hohen Tarife und die Unzulänglichkeit an Fassungsraum der Lagerhäuser, schliesslich die durch die vielen Förmlichkeiten in den Zolloperationen hervorgerufenen Störungen und der daraus resultirenden geradezu ungeheuren Auslagen und Spesen. Die kräftigste und wirksamste Hilfe, welche man dem gefährdeten Triester Handel allsogleich angedeihen lassen könne, liege in Vorkehrungen, welche zu Gunsten der Lagerhäuser zu treffen seien. Zum Beweise dieser Behauptung sind dem Gesuche vergleichende Tabellen über die Lagerspesen in Fiume, Venedig, Hamburg und Triest, sowie über die gegenwärtig bestehenden und vor der Aufhebung des Freihafens bestandenen Spesen beigelegt, welche sehr zu Ungunsten der jetzigen Zustände in Triest sprechen. Es sei eine Nothwendigkeit, dass die Tarife der Lagerhäuser, insbesondere für Miethen, laufende Gebühren und Kosten unter den Betrag der in die ausländischen Konkurrenzhäfen geltenden Tarife reduzirt, ja auf den Fuss der in Fiume bestehenden Tarife gebracht werden.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat folgende Konzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt und zwar:

a) der Oesterreichischen Länderbank in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Chrasterhof der Böhmischen Nordbahn nach Mscheno auf die Dauer eines Jahres,
b) dem Ingenieur Eduard Klemensiewicz in Wien für eine Fortsetzung der Lokalbahn Cilli-Wöllan von Wöllan bis Unter-Drauburg zum Anschluss an die Linie Marburg-Franzensfeste der Südbahn,
c) dem Josef Ritter von Tonello in Wien und Genossen für eine elektrische Trambahn von der Haltestelle Praterstern der Wiener Verbindungsbahn bis nach Kagran,
d) dem Reichsrathsabgeordneten Dr. Karl Lewakowski in Lemberg 1. für eine normalspurige Lokalbahn von Dukla nach Gorlice, 2. für eine normalspurige Lokalbahn von Zmigrod bis zur Landesgrenze bei Grab und 3. für eine normalspurige Eisenbahn von Jaslo nach Zmigrod,
e) dem Emil Reiser in Prag für eine normalspurige Eisenbahnverbindung von den Hafenanlagen in Prag-Holeschowitz mit der nördlichen Linie der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und mit der Buschtêhrader Eisenbahn, sowie mit den Industrie-Etablissements in Holeschowitz sämmtlich auf die Dauer von 6 Monaten.

Transportbegünstigungen für die Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893.

Zur Gewährung solcher Begünstigungen wurden die Oesterreichischen Bahnverwaltungen vom Handelsminister mit dem Beifügen aufgefordert, dass eine weitestgehende Berücksichtigung bezüglich der Fracht- und Personen-Tarifbegünstigung im Interesse unserer auf den Export angewiesenen Produktion liegt. Die im Tarif, Theil I, vorgesehenen Transporterleichterungen für Ausstellungsgüter genügen nicht, weil deren Rücktransport auf dem weiten Wege von Chicago kaum von vielen Ausstellern beabsichtigt würde. Es würde sich aus diesem Grunde der Vorgang der Deutschen Bahnen empfehlen, welche dem Vernehmen nach 50 % Ermässigung des Frachtbetrages für den Hin- und Rücktransport der Gegenstände einräumen.

Betriebseinnahmen im Monat April d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9 988 417 Personen und 7 340 576 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 787 335 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 822 fl. Hiervon entfallen auf die Ungarischen Bahnen zusammen 6 743 739 fl. und auf die Oesterreichischen Bahnen zusammen 16 043 596 fl. — Im gleichen Monat 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 564 933 Personen und 7 389 088 t Güter, 24 268 280 fl. oder für das Kilometer 904 fl., daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 9,1 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 4 Monaten 1892 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 87 820 224 fl. (hiervon entfallen auf die Ungarischen Bahnen zusammen 26 064 138 fl. und auf die Oesterreichische Bahnen zusammen 61 756 086 fl.), in der gleichen Periode des Vorjahres auf 91 134 335 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 4 Monate des laufenden Jahres 27 711 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 26 840 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitraum 1892 auf 3 169 fl. gegen 3 395 fl. im Vorjahre, d. i. um 226 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, für 1892 auf 9 507 fl. gegen 10 185 fl. im Vorjahre, d. i. um 678 fl., mithin um 6,7 % ungünstiger.

Nach dem auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 4 Monate 1892 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisse haben von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." aufgezählten 125 Eisenbahnen folgende die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn 89 361 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn 49 512 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) 31 425 fl. und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) 25 431 fl.

Schadenversicherungs-Verband der Ungarischen Eisenbahnen.

Zum Behufe einer solchen Selbstversicherung konstituirten sich die Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1880 als Genossenschaft zur gegenseitigen Haftung. Dieselbe erzielte in den ersten 3 Jahren bereits einen solchen Erfolg, dass sie im Vergleiche mit den Prämien, welche sie bisher an die Versicherungsgesellschaften zahlten, trotz der den Mitgliedern in den darauf folgenden 3 Jahren vom Verbande vergüteten Gesammtschäden von 112 139 fl. noch 456 074 fl. erspart hatten.

Dieses überaus günstige Ergebniss regte die Oesterreichischen Eisenbahnen an, diesem Verbande beizutreten, welcher nun als Ungarisch-Oesterreichischer galt und bis zum Ende des Jahres 1889 bestand; dann schieden die Oesterreichischen Eisenbahnen wieder aus und bilden gegenwärtig einen eigenen Verband, über dessen Ergebnisse in dieser Zeitung berichtet wurde. Der Ungarische Selbstversicherungs-Verband besteht nun wieder selbständig und zwar auf einem Gebiete von 14 Bahnen mit 12 288 km im Jahre 1891. Laut dem Rechenschaftsberichte wurden in diesem Jahre für Unfallschäden 34 418 fl., für Feuer- und Transportschäden 155 371 fl. vergütet. Nachdem die Versicherung für die letzterwähnten Schäden allein bei den Assekuranzanstalten Prämienzahlungen im Betrage von 425 290 fl. beansprucht hätten, so hat der Verband im Jahre 1891 249 919 fl. erspart.

Das Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Wien.

Seit der Konstituirung des Schiedsgerichtes im Jahre 1875 sind bis einschliesslich 1891 vor dasselbe 92 Fälle gelangt. Hiervon wurden 33 Fälle durch Vergleich oder Abstehungserklärung des Klägers ohne, somit 59 Fälle mit Urtheil erledigt. In der Direktorenkonferenz vom 13. Dezember 1888 wurde zum zweiten Male einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Statutes vom 26. März 1873 auf weitere 5 Jahre wieder mit der Beschränkung zugestimmt, dass dasselbe nur für jene Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte wirksam sein soll, rücksichtlich deren sämmtliche an dem Transporte betheiligten Frachtführer sich dem Statute unterworfen haben.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Frage, ob es recht oder auch nur opportun ist, wenn die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft die von ihr bisher für ihre 3 % Prioritäten entrichtete Kuponsteuer nunmehr auf deren Besitzer überwälzen soll, beschäftigt die Börsenkreise; schon die Erklärung des Präsidenten der genannten Gesellschaft in ihrer letzten Generalversammlung, diese Frage studiren zu wollen, hat den Kurs der gedachten Prioritäten um 9 fl. geworfen und dagegen die Aktien (305,75) um 6 fl. erhöht. Die von Berlin telegraphirte Meldung, dass die Erklärungen des Präsidenten der Staatsbahngesellschaft, betreffend die Kuponsteuer, Veranlassung gegeben haben, dass von juristischer Seite ein Gesetzesvorschlag ausgearbeitet wird, welcher den Fall eigenmächtiger Entziehung der schuldnerischen Verpflichtungen seitens der Staaten, Kommunen oder Gesellschaften zum Gegenstande hat, daher die von solchen Schuldnern ausgegebenen Werthe der Marktfähigkeit entkleidet werden sollen, ist ein sehr bedeutsames Moment. Ferner war die Börse durch die Unfälle in den Böhmischen Kohlenschachten und die entsetzliche Katastrophe im Przibramer Silberbergwerke sehr beunruhigt. Die Kursentwickelung der Bahnwerthe würde sonst eine entsprechendere gewesen sein. Trotz der günstigen Generalversammlungsberichte erhielten sich Nordbahn (2895) und Nordwestbahn (216) nur zur vorwöchentlichen Notiz, während Elbethalbahn (238,75) sogar etwas zurückging. Der höhere Kurs der Südbahn (99,50) ist darauf zurückzuführen, dass darin der Kupon inbegriffen ist. Prag-Duxer Bahn (94) war infolge günstiger Dividendenberichte etwas mehr beachtet, dagegen war Buschtêhrader Bahn Lit. B. (455) billiger abgegeben.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Polizeiliches Verbot der Mitnahme feuergefährlicher Stoffe in Personenwagen.** Aus den Entscheidungsgründen: „Durch § 2 des Eisenbahn-Polizeireglements vom 30. November 1885 ist das Verbot des Eisenbahn-Betriebsreglements, ‚feuergefährliche' und alle ‚leicht endzündbaren' Stoffe in Personenwagen mitzunehmen, zu einem Theil der die Sicherheit des Verkehrs regelnden, eigentlich polizeilichen und daher öffentlich rechtlichen Normen erhoben worden und in diesem Zusammenhange fällt § 62 des Eisenbahn-Polizeireglements mit unter die vom § 9 Abs. 2 des Sprengstoffgesetzes vom 9. Juni 1884 vorausgesetzten polizeilichen Bestimmungen." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 11. Juni 1891; Jurist. Blätter 1891 S. 383.)

v. O. **Schaden durch Funkenflug.** Aus den Entscheidungsgründen: Den vier Gemeinden A, B, C, D ist zur Anlage und zum Betriebe einer Feldeisenbahn zwecks Bemergelung ihrer Felder von der Königlichen Regierung die Konzession ertheilt. Einrichtung und Betrieb der Bahn, letzterer auf seine Rechnung, ist durch Vertrag mit den Gemeinden auf den Beklagten übertragen, nach dessen Tode die Erben in den Prozess eingetreten sind. Bei dem Betriebe dieser Bahn ist durch Funkenflug aus einer mit einem Funkenfänger nicht versehenen Lokomotive zunächst die angrenzende Weide und Haide, dann aber durch deren Vermittelung eine fiskalische Forstanlage in Brand gesetzt und stark beschädigt worden. Auf Grund dieser festgestellten Thatsachen hat das Berufungsgericht den eingeklagten Schaden dem Grunde nach zugesprochen. Er hat zwar nicht das Fehlen des Funkenfängers auf ein eigenes Verschulden des Beklagten zurückgeführt, jedoch die actio negatoria auch bezüglich des Schadensersatzes für begründet angesehen, weil, wie ferner festgestellt ist, Beklagter der Gefährlichkeit des Betriebes für die benachbarten Grundstücke sich hätte bewusst sein müssen, und das um so mehr bei einer so abnormen Dürre, welche die Feuersgefahr erheblich erhöht habe." (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 26. Februar 1892; Jurist. Wochenschr. 1892 S. 196.)

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Regierungs- und Baurath Huntemüller ist die Stelle des Vorstehers des technischen Eisenbahnbüreaus des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Eröffnung der Neubaustrecke Tondern-Hoyer (Schleuse), Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Glückstadt unterstellte Neubaustrecke Tondern - Hoyer (Schleuse) wird am 15. Juni d. J. für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr und am 1. August d. J. für den Frachtgut- etc. Verkehr dem Betriebe übergeben und findet von den genannten Tagen ab eine regelmässige Abfertigung von Personen und Gütern statt.

Die an dieser Bahnstrecke belegene Haltestelle Hoyer (Schleuse) ist nur für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck, die Haltestellen Mögeltodern und Dahler-Osterby sowie die Station Hoyer dagegen auch für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements unter Nr. I bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind dieselben dagegen nicht geeignet.

Die Strecke Tondern-Hoyer (Schleuse) wird als Bahn untergeordneter Bedeutung betrieben und finden die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — gültig vom 1. Juli 1874 — und der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Anwendung.

Die auf dieser Bahnstrecke verkehrenden Züge sind bereits durch die am 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Fahrpläne veröffentlicht.

Mit den obenerwähnten Tagen treten für den Verkehr der genannten Stationen direkte Frachtsätze für die Personen- und Gepäckabfertigung im Lokalverkehr, ferner für die Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehr, im Wechselverkehr mit allen übrigen Staatsbahnbezirken und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn, sowie im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande in Kraft.

Inwieweit die Stationen dieser Neubaustrecke weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben.

Altona, den 4. Juni 1892. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juni d. J. wird von der im Bau befindlichen Strecke Memel-Bajohren die 9,23 km lange, dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt in Königsberg i. Pr. unterstellte Theilstrecke Memel-Collaten zunächst für den Personenverkehr eröffnet werden. Auf derselben verkehren folgende Züge mit II., III. und IV. Wagenklasse (nach Ortszeit).

Entfernung km	Zug 791 Vorm.	Zug 793 Nm.	Zug 795 Nm.		Stationen		Zug 792 Vorm.	Zug 794 Nm.	Zug 796 Nm.
—	6.45	2.20	5.20	Abf.	Memel	Ank.	9.00	4.32	9.22
6.5	7.00	3.35	5.35		Försterei		8.46	4.18	9.08
2.8	7.07	3.42	5.42	Ank.	Collaten	Abf.	8.38	4.06	8.56

Die Personen- und Gepäcktarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 5. Juni 1892. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Neubaustrecke Norden-Norddeich. Am 15. Juni d. J. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts (Münster-Emden) unterstellte Neubaustrecke Norden-Norddeich mit der für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Station Norddeich dem öffentlichen Verkehre nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die für die Station Norddeich mit dem Eröffnungstage zur Einführung kommenden Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze sind in dem Nachtrage VI zum Staatsbahn - Personentarife enthalten.

Ferner treten mit dem genannten Tage die für jene Station in den Güter- und Kohlentarifen nebst Nachträgen für den Lokalverkehr unsers Verwaltungsbezirks, den Rheinischen Nachbarverkehr, den Rheinisch - Niederdeutschen, den Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen und den Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verband, die Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrh.)-Altona, -Bromberg, -Erfurt, -Frankfurt a/M. und -Magdeburg, sowie für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn zu Berlin, der Oberhessischen Eisenbahnen und der Stargard-Cüstriner Eisenbahn vorgesehenen Tarifkilometer und Frachtsätze in Kraft.

Im Güter- und Vieh- etc. Verkehr der Station Norddeich mit Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Hannover, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn werden der Frachtberechnung bis auf weiteres die um 6 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Norden zu Grunde gelegt.

Köln, den 30. Mai 1892. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Isarthalbahn. Am 1. Juni l. J. wird die Anschlussstrecke München (Isarthalbahn) - Thalkirchen dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben.

München, den 31. Mai 1892. (1061)
Die Direktion.

---

2. Eröffnung von Stationen

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. sind eröffnet worden:

a) der an der Bahnstrecke Pratau-Torgau zwischen den Stationen Dommitzsch und Elsnig-Elbe gelegene neu erbaute Haltepunkt Vogelgesang für den Personen- und Gepäckverkehr,

b) die an der Bahnstrecke Gotha-Ohrdruf gelegene Haltestelle Emleben, welche bisher für die Abfertigung von Personen und Gütern diente, auch für den Leichen- und Viehverkehr.

Erfurt, den 2. Juni 1892. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Berliner Nordbahnhofes für den Verkehr eines Theils der Vorortzüge der Strecke Berlin - Oranienburg sowie Eröffnung der Haltestelle Gesundbrunnen Nordbahn. Am 16. Juni d. J. wird der an der Bernauer Strasse zu Berlin gelegene Nordbahnhof für den Verkehr eines Theiles der Vorortzüge Berlin - Oranienburg eröffnet. Mit demselben Tage wird der am Schnittpunkt der Nordbahn und Berliner Ringbahn neu errichtete, demselben Verkehr dienende Haltepunkt Gesundbrunnen-Nordbahn dem Betriebe übergeben.

Der bezügliche Vorortszug - Fahrplan ist besonders veröffentlicht worden.

Berlin, im Juni 1892. (1063MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist der an der Strecke Deutsch-Oth-Redingen belegenen Station Redingen die zusätzliche Bezeichnung „i. Lothr." beigelegt worden, um Verwechslungen mit der Station gleichen Namens an der Luxemburger Cantonalbahn Noerdingen - Martelingen zu vermeiden.

Berlin, den 4. Juni 1892. (1064)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Anderweite Benennung der Stationen Gifhorn-Isenbüttel und Gifhorn Stadt. Die Station Gifhorn-Isenbüttel an der Strecke Stendal-Lehrte erhält vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung

„Isenbüttel"

und die Station Gifhorn Stadt an der Strecke Gifhorn-Triangel die Bezeichnung

„Gifhorn".

Magdeburg, den 3. Juni 1892. (1065)
Königliche Eisenbahndirektion

---

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Güterverkehr mit Italien. Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 1. Juni 1892. (1066)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Stederdorf. Am 1. Juli d. J. wird die zur Zeit für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Station Stederdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. I.)

Vom gleichen Tage ab findet zwischen Stederdorf und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung derartiger Güter etc. statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 28. Mai 1892. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens aller Preussischen Staatsbahndirektionen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Am 15. Juni d. J. kommt das 2. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu dem direkten Holzausnahmetarife Deutschland-Frankreich vom 1. Dezember 1890 zur Einführung. Dasselbe enthält Frachtsätze für die Station Kastel und kann von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 30. Mai 1892. (1068)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-etc. Oberhessen. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser den Entfernungen für mehrere neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) verschiedene Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 3. Juni 1892. (1069)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-etc. Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 15. d. Mts. tritt zu dem Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung der Ausnahmetarife und Einbeziehung der Station Leutzsch in den Ausnahmetarif 4 a für Giesserei-Roheisen.

Abdrücke sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 4. Juni 1892. (1070)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch-Bayerischer Kohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbrikets in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief von Belgischen Stationen nach Stationen der Bayerischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 4. Juni 1892. (1071)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Im **Preussisch - Bayerischen Vieh-Verkehr** kommen zur Einführung: am 10. Juni d. J. ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel usw.) in Wagenladungen zwischen Oberndorf-Schweinfurt und Suhl, am 15. Juni d. J. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen zwischen Oberkotzau und Schwarzenbach a. S. einer- und Gera (Reuss), Station der Preussischen Staatsbahnen und der Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits; am 15. Juni d. J. direkte Frachtsätze für die Beförderung von Grossvieh (Rindvieh etc.) zwischen Würzburg einer- und Braunschweig (Hauptbahnhof und Ostbahnhof) andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Erfurt, den 4. Juni 1892. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **diesseitigen Lokal-Güterverkehre** und in den Staatsbahn-Güterverkehren **Köln (linksrheinisch), -Altona, -Bromberg, -Erfurt** und **-Magdeburg** erhält die Position „**Schnittholz**" im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifes II mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung und zwar:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet:
a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter."

Köln, den 8. Juni 1892. (1073)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Juni d. J. werden für die Beförderung roher Eisenerze (Eisensteine) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief und auf einem Wagen folgende Ausnahme-Frachtsätze eingeführt:

von Böhla	nach Zwickau	0,33 ℳ
„ Schönberg	„ „	0,18 „

für 100 kg.

Dresden, am 2. Juni 1892. (1074)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden die Stationen Hiddinghausen und Wrexen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890 einbezogen. Während der Frachtberechnung im Verkehr mit Hiddinghausen die Frachtsätze der Station Schee zuzüglich der für die Strecke Schee-Hiddinghausen festgesetzten Anstossbeträge zu Grunde zu legen sind, hat die Frachtberechnung im Verkehr mit der Station Wrexen in der Weise zu erfolgen, dass an die Entfernungen der Station Westheim 7 km, oder an die Station Scherfede 4 km angestossen werden, je nachdem sich auf diese oder jene Weise die niedrigste Gesammtentfernung ergiebt.

Breslau, den 4. Juni 1892. (1075)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil III. Der auf Seite 58 des obigen Tarifs befindliche Satz des Spezialtarifs I Protivin-Berlin Anh. Dresd. Bhf. wird vom 1. August d. J. ab auf 2,86 ℳ erhöht.

Breslau, den 4. Juni 1892. (1076)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güter - Verkehr, Theil III Heft 1 und Theil III Heft 2 vom 1. Oktober 1889. Ab 1. Juli l. J. bis auf weitere Verlautbarung finden die mit d bezeichneten Frachtsätze Anwendung.

München, den 1. Juni 1892. (1077)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güter - Verkehr, Theil III Heft 3 vom 1. September 1886. Ab 1. Juli l. J. bis auf weitere Verlautbarung finden die Frachtsätze des Theils III Heft 3 vom 1. September 1886, erhöht um die in der Kürzungstabelle auf Seite 20 und 21 unter a aufgeführten Beträge, Anwendung.

München, den 1. Juni 1892. (1078)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag IV zu Theil III Heft 4 des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes** vom 1. November 1888 zur Einführung.

München, den 31. Mai 1892. (1079)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Als Ersatz für die inzwischen beseitigte „Zollviehrampe" ist von der Stadt Altona neben der Holstenbrauerei eine neue Viehrampe erbaut und in Betrieb genommen. Die Zustellung beladener Wagen nach derselben erfolgt auf Grund einer Frachtbriefvorschrift oder eines bei der Güterabfertigungsstelle Altona zu stellenden Antrages. In Ermangelung einer Frachtbriefvorschrift oder eines Antrages werden die beladenen Wagen auf Güterbahnhof Altona an die dort befindliche Rampe zur Entladung gestellt. Bei Bestellung leerer Wagen zur Beladung ist besonders zu bemerken, ob dieselben für die Viehrampe auf Bahnhof Altona oder für diejenige der Stadt bestimmt sind. Eine Gebühr für die Zustellung leerer Wagen zur städtischen Viehrampe wird nicht erhoben.

Für die Beförderung lebender Thiere vom Bahnhofe Altona nach dieser Viehrampe oder umgekehrt wird eine Rangirgebühr von 0,50 ℳ für jeden verwendeten Eisenbahnwagen erhoben.

Altona, den 2. Juni 1892. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main - Neckarbahn. Die am 15. Juni 1888 zur Einführung gekommenen Frachtsätze für Expressgut für den Verkehr zwischen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen einer- und Bayerischen Stationen andererseits gelangen mit Wirkung vom 15. Juli l. J. ab zur Aufhebung. Von diesem Zeitpunkt ab kommen für den Expressgutverkehr zwischen diesseitigen Stationen und Bayern lediglich die im Main-Neckarbahn - Bayerischen Gepäcktarif vom 1. April l. J. enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung.

Darmstadt, den 31. Mai 1892. (1081)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen. Zum Tarife vom 1. Oktober 1886 tritt am 1. Juli d. J. bezw. am Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Schönberg-Hirschberg a. d. Saale der Nachtrag VIII in Kraft, welcher u. a. neue Frachtsätze für den Verkehr mit Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale, Langenhennersdorf und Tanna enthält.

Abdrücke dieses Nachtrags können durch die betheiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, am 1. Juni 1892. (1082)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Schleifholz des Ausnahmetarifs 2 C. zwischen Gauting, Mühlthal und Planegg einer- und Merseburg andererseits treten am

10. Juni d. J. direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 3. Juni 1892. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen der Isarthalbahn Baierbrunn, Ebenhausen-Schäftlarn, Grosshesselohe (Isarthalbahnhof), Höllriegelsgreuth-Grünwald, Hohenschäftlarn, Icking, Pullach, Thalkirchen und Wolfratshausen in den Magdeburg-Bayerischen Gütertarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 7. Juni 1892. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Für die Beförderung von Pflastersteinen in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Reichenberg (S. St. E.) und Aussig (Oe. N. W. B.) tritt ein Frachtsatz von 29 kr. für 100 kg mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. in Kraft.

Dresden, den 3. Juni 1892. (1085)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit 1. Juli l. J. tritt für die Beförderung von Getreide usw. ab Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, ferner nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, ein neuer Ausnahmetarif Nr. IV in Kraft.

Dem Tarife ist ein gesonderter Anhang beigegeben, enthaltend die Frachtzuschläge bez. Frachtabzüge zu den direkten Frachtsätzen ab Orsova, Szekcsö und Budapest.

Einzelne Sätze der Tariftabelle I (vergl. Nachricht auf Seite 3 des Tarifes) finden bis auf weitere Verlautbarung keine Anwendung.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

1. Ausnahmetarif Nr. IV vom 1. September 1890 sammt Anhang.
2. Ausnahmetarif Nr. V vom 20. September 1886 sammt Nachtrag und Anhang.

München, den 3. Juni 1892. (1086)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 15. Juni d. J. ab kommen für den Viehverkehr und die regelmässigen Tarifklassen sowie die allgemeinen Ausnahmetarife des Güterverkehrs der an der Strecke Harburg-Hamburg belegenen Haltestelle Wilhelmsburg durchweg die Tarifentfernungen und Frachtsätze der Tarifstation Hamburg zur Anwendung, und zwar nicht nur im Binnenverkehr des eigenen Bezirks sondern auch im Wechselverkehr mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen. Ausgenommen hiervon ist nur der Verkehr zwischen Wilhelmsburg und den Stationen der Strecken Boostedt-Rolfshagen und Eutin-Neustadt i. H.-Oldenburg i. H. Im Verkehr mit den Stationen dieser Bahnstrecken hat die Frachtberechnung durch Zuschlag der Streckenfracht für 15 km nach Staatsbahntaxen zu den Frachtsätzen bis bezw. ab Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Bahn zu erfolgen. Im Lokalverkehr zwischen Wilhelmsburg und Harburg, bezw. Wilhelmsburg und Hamburg H. kommen die Frachtsätze Harburg-Hamburg zur Anwendung. Soweit durch die Gleichstellung der Frachtsätze für Wilhelmsburg mit denjenigen für Hamburg gegenüber der bisherigen Berechnungsweise Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juli d. J. in Wirksamkeit.

Altona, den 2. Juni 1892. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Für die in der Station Zsombolya der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen nach Deutschen Stationen des obigen Verbandes mit direkten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangenden Kleietransporte werden ab 1. Juni 1892 bis auf Widerruf die im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2 für die Station Temesvár - Jozsefsváros enthaltenen Frachtsätze angewendet.

Breslau, den 7. Juni 1892. (1088)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1892 treten im Staatsbahn-Gütertarif **Berlin-Breslau** bezw. **Bromberg-Breslau** für den Verkehr zwischen sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn: Bralin, Gross-Wartenberg, Kempen B. W. E., Perschau und Stradam andererseits ermässigte Ausnahmesätze für Holz, Europäisches des Spezialtarifs II in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 4. Juni 1892. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Glassand von Hohenbocka. Am 1. September d. J. treten die Ausnahmefrachtsätze für Glassand von Hohenbocka, Berlin-Görlitzer und Oberlausitzer Bahnhof nach den Stationen Berlin, Anhalt-Dresdener und Görlitzer Bahnhof sowie nach Westend ausser Kraft.

Von diesem Tage ab gelangen an Stelle der aufgehobenen Frachtsätze die höheren Sätze des allgemeinen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben zur Anwendung, welche bei den genannten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 4. Juni 1892. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt mit der vorgedachten Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben Bestimmungen und Frachtsätzen für den Güterverkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen untereinander, Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den vorgenannten Bahnhöfen und Stationen einerseits und Stationen der Oberhessischen Bahnen, Main-Neckarbahn, Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahnen, Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Badischen Staatsbahnen andererseits enthält. Aufgehoben werden hierdurch die Frachtsätze des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs, und zwar die Hefte Nr. 1, 2, 3 und 7 vom 1. November 1886 nebst deren Nachträgen, soweit sie den Verkehr zwischen den dem neuen Tarife angehörenden Stationen betreffen, sowie der Berlin-Südwestdeutsche Gütertarif vom 1. April 1889 nebst Nachträgen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der neue Tarif zum Preise von 0,50 ℳ erhältlich ist.

Erfurt, den 4. Juni 1892. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Die direkten Gütertarife zwischen der Bayerischen Staatsbahn und den übrigen Deutschen Bahnen. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli lfd. J. wird die Station München Isarthalbahn hinsichtlich des Gesammtverkehrs in die vorgenannten direkten Gütertarife ebenso, wie es für die übrigen Stationen der Isarthalbahn (vergl. Bekanntmachung in Nr. 39 l. J. Seite 418) bereits geschehen, einbezogen. Die für München Isarthalbahn an die Frachtsätze für München Südbhf. anzustossenden Frachtbeträge sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 2. Juni 1892. (1092)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Verkehr zwischen den Stationen der Königsberg-Cranzer Bahn und den Stationen Heinrichswalde, Kuggen, Labiau, Mehlanken, Memel, Heydekrug, Pogegen, Prökuls und Tilsit des Bezirks Bromberg neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 4. Juni 1892. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife in Kraft. Dieser enthält neue Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale und Tanna der Linie Schönberg-Hirschberg und Langenhennersdorf der Linie Pirna-Berggiesshübel, sowie neue ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Holtschitz-Seestadtl und Triebschitz der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 4. Juni 1892. (1094)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Südwestdeutscher Kohlen-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. treten die nachbenannten Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlen-Brikets in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief von Belgischen Stationen nach Stationen

1. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
2. der Hessischen Ludwigsbahn und
3. der Main-Neckarbahn

in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 7. Juni 1892. (1095)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr). Infolge Wechsels im Stande der Oesterreichischen Währung treten in der Anwendung der direkten

Frachtsätze des Verbands-Gütertarifs folgende Aenderungen ein:

1.

In den nachbezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen:

a) Theil III Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1889,
b) Theil III Heft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889

kommen ab 1. Juli 1892 die Frachtsätze der Tabelle IV zur Anwendung.

2.

In den nachbezeichneten Tarifheften nebst Nachträgen:

a) Theil III Heft Nr. 2 vom 10. April 1891,
b) Theil VI Heft Nr. 1 vom 1. November 1891,
c) Theil VI Heft Nr. 2 vom 10. Oktober 1891,
d) Theil VI Heft Nr. 3 vom 1. Dezember 1891,
e) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eicheln von Sziszek nach Süddeutschland vom 1. Januar 1892,
f) Ausnahmetarif für Bier von Pilsen etc. nach Süddeutschland vom 1. März 1892,
g) Ausnahmetarif für Möbel aus gebogenem Holz von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der pr. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nach Süddeutschen Stationen vom 1. Mai 1892

sind ab 1. Juli 1892 die direkten Frachtsätze durch Abzug der verdoppelten Kursdifferenzen zu bilden.

München, den 31. Mai 1892. (1096)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Mit Wirkung ab 1. Juli 1892 kommen die im Tarife vom 1. September 1889 und zwar im

Heft 1 auf Seite 186,
„ 2 „ „ 192 und
„ 3 „ „ 164

enthaltenen Zuschlagstabellen C zur Anwendung.

München, den 3. Juni 1892. (1097)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg, in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Breslau, Magdeburg, Hannover, Oldenburg, im Bromberg-Sächsischen, Süd-Ostpreussischen Verbandsverkehr, sowie im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und im Staatsbahn-Königsberg-Cranzer Verkehr hat die Position „Schnittholz“ im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung erhalten:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet, a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten; b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Bromberg, den 31. Mai 1892. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen zwischen Gera, Station der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Bayerischen Stationen Oberkotzau und Schwarzenbach a. d. S. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 7. Juni 1892. (1099)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Sächsisch-Oesterreichischer, Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer, Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr und Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Kursunterschiede in den Heften 1, 2, 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs, in den Heften 1, 2, 5 und 6 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs, in den Heften 2 und 3 des Sächsisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs und im Theile II des Elbumschlagstarifs für Westösterreich-Riesa-Elbkai von den Frachtsätzen doppelt abgezogen und neben den Tarifsätzen des Heftes 3 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs die Kurszuschläge unter C eingehoben.

Den Frachtsätzen der Hefte 1 und 4 des Sächsisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs werden auch ferner die Kursunterschiedsbeträge unter C zugeschlagen.

Dresden, den 10. Juni 1892. (1100)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftführende Verwaltung.

Mit dem 15. d. Mts. treten direkte Ausnahme-Frachtsätze für Bier zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern im Verkehr der Bayerischen Stationen Augsburg, Bamberg, Erlangen, Freising, Fürth, Kitzingen, Kulmbach, München (C. B., O. B. und S. B.), Nürnberg (C. B.) und Würzburg mit Rostock M. F. F. B. und Rostock Lloydbhf. Hafen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen der genannten Stationen.

Hannover, den 8. Juni 1892. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der betreffenden Verbandsverwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. Am 1. Juli 1892 tritt zu Heft 1 b der Verbandstarife der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hattingen, Nierenhof (Bezirk Elberfeld), Kierberg (Bezirk Köln linksrheinisch) und Sisikon (Gotthardbahn), sowie neue (theilweise ermässigte) Frachtsätze für die Stationen Hörde (Bezirk Köln rechtsrheinisch) und Werden (Bezirk Elberfeld) und für die Zeche Charlotte ver.

Karlsruhe, den 6. Juni 1892. (1102)
Generaldirektion.

Deutsch-Westösterr.-Ungarischer Seehafen-Verband. Vom 1. Juli 1892 ab werden von den Frachtsätzen der Tarifhefte 1 und 2, soweit dazu Kursdifferenzen angegeben sind, diese im doppelten Betrage abgezogen.

Berlin, den 3. Juni 1892. (MG1103)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Steinkohlenverkehr aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab tritt zu dem diesseitigen Lokal-Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier vom 1. November 1886 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält unter anderem neue Frachtsätze für die Versandstation Charlottenbrunn, die bereits seit 10. März d. J. gültigen Frachtsätze für die Stationen Dolgelin, Hangelsberg usw., sowie die neueren, vielfach geänderten Bedingungen für die Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Sendungen von mindestens 45 000 kg usw. nach den Stationen an den Ostseeküstenlinien des diesseitigen Bezirks. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 2. Juni 1892. (1104MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Juli d. J. tritt

a) der Nachtrag IX zum Tarife Theil II Heft 1, enthaltend Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 7, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 B (Hohlglas), anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 (Zündhölzchen), Erweiterung des Ausnahmetarifes 25 (Papier), Ausnahmetarif 41 (Spiritus), Ausnahmetarif 42 (Maschinentheile), Anwendung der Frachtsätze unter d und Berichtigungen;
b) der Nachrrag VII zum Tarife Theil II Heft 2, enthaltend Aufnahme der Artikels „Knochenfett“ in den Ausnahmetarif Nr. 3 „Cajotarinde“ in den Ausnahmetarif 13, ferner ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 im Verkehr mit Krems in Kraft.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, den 3. Juni 1892. (1105)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Anwendung der Kursdifferenzbeträge. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 werden die Kursdifferenzbeträge

1. von den Frachtsätzen der Abtheilung e des Tarifs, Theil III, Heft 1, vom 15. November 1890 nebst Nachtrag I in einfachem Betrage und
2. von den Frachtsätzen des Tarifs Theil III, Heft 2, vom 15. April 1891 in doppeltem Betrage abgezogen.

Wien, am 1. Juni 1892. (1106)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Aenderung des Kursstandes. Vom 1. Juli 1892 an treten im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbande hinsichtlich der Anwendung der Kursdifferenzen folgende Bestimmungen in Kraft:

1. Es finden die mit d bezeichneten Frachtsätze Anwendung:
   a) im Tarif, Theil III, 1. Heft vom 1. Oktober 1889,
   b) im Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, vom 1. Oktober 1890.
2. Es werden die Kursdifferenzen von den Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen:
   c) im Tarif, Theil III, 2. Heft, vom 1. April 1891,
   d) im Tarif, Theil III, 3. Heft, vom 1. Januar 1891,

e) im Tarif, Theil III, 4. Heft, vom 1. Januar 1891,
f) im Tarif, Theil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen), vom 1. Januar 1892,
g) im Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker, vom 1. Oktober 1891,
h) im Ausnahmetarif für die Beförderung von Mineralwasser und Tabak, vom 1. November 1891,
i) im Ausnahmetarif für die Beförderung von Erde, Steinen, gebrannten und Chamottemörtel, vom 1. Juni 1892.

Wien, am 1. Juni 1892. (1107)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern im diesseitigen Lokalverkehre der auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch derjenige vom 1. Juni 1888 — Theile I bis inkl. V — aufgehoben wird.

Amsterdam, am 21. Mai 1892. (1108)
Die Spezialdirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen für die Beförderung von frischem Obst, auch Beerenobst, ermässigte direkte Ausnahmefrachtsätze von der Station Cranenburg nach Rotterdam zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen diese Stationen.

Amsterdam, den 4. Juni 1892. (1109)
Die Spezialdirektion
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Verbands-Personenverkehr. Mit dem 1. August d. J. werden die Fahrpreise III. Klasse für alle Züge zwischen Berlin und Leipzig einerseits und Gmünd andererseits über Probstzella um 60 ₰, die Gepäckfrachtsätze (für das Gesammtgewicht) von Leipzig nach Gmünd und von Gmünd nach Leipzig und Dresden-Altstadt über Hof, sowie zwischen Berlin und Leipzig einerseits und Gmünd andererseits über Probstzella und endlich zwischen Berlin und Gemünd über Hof um 4 ₰ erhöht.

Erfurt, den 1. Juni 1892. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Belgisch-Französischen Eisenbahnverbande, Theil I, und ferner ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Französischen Eisenbahnverbande, Theil II Heft B, in Kraft. Genannte Tarife können bei den betreffenden Stationen, Fahrkarten-Ausgabestellen und Gepäckabfertigungsstellen eingesehen werden.

Köln, den 8. Juni 1892. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten
Verbandsverwaltungen.

---

6. Dividende.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Betriebsjahr 1891 zu zahlende Dividende auf 40,50 ℳ für die Aktien zum Nennwerthe von 200 Thaler (600 ℳ) festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 9. Juni 1892.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck vom 11. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 11. d. Mts. bis 4. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Fahrkarten-Ausgabestelle auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, Vormittags in den üblichen Kassenstunden, kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 9. Juni 1892. (1112)
Die Direktion.

---

7. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von
10 Stück Güterzugslokomotiven mit Schlepptendern und
4 Stück Tenderlokomotiven.

Die maassgebenden Bedingungen, Grundzüge und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum
11. Juli l. J.
portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 31. Mai 1892. (1113)
Generaldirektion.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von ungefähr 4000 t Lokomotivkohlen für die diesseitige Bahn (beste gemischte Förderkohle mit mindestens 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Die für diese Lieferung, welche im November l. J. beginnen soll, maasgebenden näheren Bedingungen können von unserem Sekretariate zum Preise von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift:
„Lokomotivkohlen-Lieferung für die Main-Neckarbahn“
bis spätestens 20. Juni l. J., Vorm. 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Die Angebote müssen insbesondere enthalten:
1. das angebotene Quantum und den Preis pro Tonne frei Waggon Zeche,
2. Angabe der Zeche und Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt, Main-Neckarbahn,
4. Nachweise über Gattung, Qualität, Heizkraft etc. der Kohlen.

Zu dem angegebenen Termine wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Oeffnung der Angebote stattfinden, zu welcher die Bewerber bezw. deren Bevollmächtigte Zutritt haben. Für den Zuschlag wird eine Frist von 3 Wochen vorbehalten.

Darmstadt, den 1. Juni 1892. (1114)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Verdingung von Feuerungsmaterialien. Die vom 1. Juli 1892 bis Ende Juni 1893 erforderlichen:
400 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen,
100 000 „ Torfkohlen und
60 000 „ kieferne Holzkohlen
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen nebst dem zum Angebot **zu benutzenden** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 20. Juni 1892,
Vormittags 11 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Juli 1892.

Magdeburg, den 4. Juni 1892. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 56 gedeckten und 4 offenen Güterwagen. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum
27. Juni l. J.
portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 30. Mai 1892. (1116)
Generaldirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung des für das zweite Halbjahr 1892 erforderlichen Bedarfes an circa
1100 t verschiedenem Form- und Winkeleisen
zu vergeben.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum
14 Juni d. J. Abends 6 Uhr
an die „Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen hier“, von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Erlegung von 20 ₰ pro Exemplar zu entnehmen sind, portofrei einzusenden.

Chemnitz, am 4. Juni 1892. (1117)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Maschinentechniker,
welcher die Kgl. Werkmeisterschule in Chemnitz besucht, später die Prüfung für **Lokomotivführer** bei der Preuss. Staatsbahnverwaltung abgelegt und darauffolgend eine Zeit lang als Lokomotivführer gefahren hat, auch in der Unterhaltung der Betriebsmittel der Eisenbahnen Erfahrung besitzt, sucht eine passende Stelle als **Aufsichtsbeamter.** Gefl. Offert. unt. G. F. 31657 bef. **Rudolf Mosse, Halle a/S.**

(Nichtamtl. Bekanntm. Forts. S. VIII.)

Nr. 11. Jahrgang 1892. Berlin, am 11. Juni 1892.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 7. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Kollo	Bilder —	15	1	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
2	A C J	755	1	Fass	Oel —	284	2	Würzburg	Bayerische Stsb.	
3	A H	4205	1	Kiste	Zündschnur —	13,5	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A M	6291	1	Fass	Schwefelsäure —	274	4	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
5	B V	1705	1	Packet	? —	—	5	Hasselt	Grand Central Belge	
6	C	—	1	Sack	Zwiebeln —	48	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	C C	5911	1	Kiste	gefüllt —	70	7	Berlin Anh.	K. E.-D. Erfurt	bez.: Freiburg i/B. Berlin.
8	C H	—	1	—	Dachrinnenhalter —	19	8	Berlin Schles.Bhf.	K. E.-D. Berlin	bei d. Bodenrevision gefunden.
9	F	98	1	Bund	Stahl —	—	9	Soest	K. E.-D. Hannover	ab Wetter a/R.
10	F H	—	2	Körbe	grüne Erbsen —	17	10	Kufstein	Bayerische Stsb.	
11	F S	—	1	—	alte Knochendecke —	—	11	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
12	G	10	1	Tubs	leer —	8	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
13	G B	5065	1	Kiste	leer —	15	13	Soest	„	alte Bezettelung: Köln-Deutz.
14	G K	522	1	„	leer —	15	14	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
15	G W	250	1	Bund	alte Ofenrohre —	18	15	Miesbach	Bayerische Stsb.	vor dem Schuppen gefunden.
16	H	12	1	Pack	buchene Bretter —	—	16	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
17	H	50	1	Ballen	Lumpen —	108	17	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
18	H B	—	2	Pack	leere Körbe —	40	18	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
19	H B	3078	1	Kiste	Bücher —	19	19	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Leipzig-Mainz.
20	H H S N	—	1	Gebinde	leer —	11	20	Kiel	K. E.-D. Altona	
21	J B	6155	1	Kiste	Zuckerwaaren —	43	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Coblenz-Mainz.
22	J D	6490	1	„	gefüllt —	?	22	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
23	J K	238	1	Koffer	? —	37	23	Probstzella	„	beschr.: Probstzella.
24	J M F	3666	1	Kiste	Zündhölzer —	46	24	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
25	J S	1917	1	„	? —	11	25	Hattingen	„	
26	K	1148	1	Pack	Wagenhemmschrauben —	21	26	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
27	L H	17285/86	2	Kisten	? —	271	27	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
28	M	2	1	—	eis. Träger —	25	28	Hetzerath	Linksrh. Köln	
29	M F	532	1	Weinfass	leer —	31	29	Gera	K. E.-D. Erfurt	vor dem Schuppen gefunden.
30	M P	—	1	Bund	Spahnkörbe —	3,5	30	Apenrade	K. E.-D. Altona	bekl.: von Lübeck.
31	M und B K	7768 120	1	Kiste	Seife —	33	31	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
32	N V	4260	1	Oelfass	leer —	33	32	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
33	P B	—	1	Korb aus Weidenruthen	leer —	3	33	Breslau Märk.Bhf.	K. E.-D. Berlin	bei d. Bodenrevision gefunden.
34	P S	4558	1	Lattenverschlag	leer —	41	34	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
35	R	1	1	—	eich. Schwelle —	96	35	Thorn	K. E.-D. Bromberg	m. Steuerblei von Aachen verschlossen.
36	R L	6763	1	Kiste	gefüllt —	35	36	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
37	R S	245	1	Korb	Emballage —	3	37	Frankfurt a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	S L	—	1	—	Kohlenschippe —	?	38	Nieder-Schönweide-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	Auf Wagen 47177 Breslau gefunden.
39	T R	446	1	Kollo	Möbel —	185	39	Anvers Sud	Grand Central Belge	
40	V	—	12	—	Stäbe Flacheisen —	446	40	Crefeld	Linksrh. Köln	
41	V	38	1	Ballen	Piassava —	52	41	Aachen Rh.	"	
42	W	2	1	Sack	Lumpen —	30	42	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
43	W	2/3	2	—	Körbe —	67	43	München	Bayerische Stsb.	
44	W H	6	1	Kiste	leere Flaschen —	81	44	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
45	W H	10	1	Milchkanne	20 l fassend, leer —	—	45	Hannover Eilg.-Abf.	K. E.-D. Hannover	
46	W St	1	1	Sack	leere Säcke —	16	46	Linden K.	"	
47	Z	—	1	—	Gusstheil —	0,5	47	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
48	Adr.	—	1	Kiste	Olivenöl —	10	48	Kufstein	Bayerische Stsb.	
49	A (Marstrand)	521	1	Gebinde	leer —	9	49	Kiel	K. E.-D. Altona	
50	Berg Löwenbrauerei	229	1	Fass	leer —	25	50	Niedermendig	Linksrh. Köln	
51	Delle	—	1	Pack	Uhrwaaren —	0,5	51	Aerschot	Grand Central Belge	
52	Edenkoben-Zweibrücken	—	1	—	eis. Gasrohr —	7,5	52	Moosch	Elsass-Lothring.	
53	Frankfurt	—	1	Pack	eis. Klammern —	36	53	Frankfurt a M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	
54	Georg Lublin in Aachmühlen-Mogelsberg	14	1	—	Wagendecke —	—	54	Wülfel	K. E.-D. Hannover	
55	Holstenbrauerei	2540 1577	2	Gebinde	leer —	18	55	Kiel	K. E.-D. Altona	
56	Gabelsberger Brauerei	1178	1	Fass	leer —	34	56	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
57	K O Bromberg	—	1	—	Baum —	—	57	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
58	Leduc	—	1	Rolle	Papier —	11,5	58	Hasselt	Grand Central Belge	
59	Löwenbrauerei	6812 ohne	2	Gebinde	leer —	56	59	Kiel	K. E.-D. Altona	
60	M. Eisenmann Sohn	—	1	Pack	leere Säcke —	24	60	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
61	Meyer	2724	1	Gebinde	leer —	10	61	Kiel	K. E.-D. Altona	
62	M. Werner Poppenlauer	—	2	Fässer	leer —	36	62	Poppenhausen	Bayerische Stsb.	
63	Neusser Dampfmühlen-Aktien-Ges.	983	1	Oelfass	leer —	35	63	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
64	O P D Darmstadt	—	10	Spankörbchen	leer —	4	64	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
65	R K Worms	234	1	Kiste	leer —	20	65	Worms	"	
66	Severy	—	1	Fass	leer —	8	66	Hasselt	Grand Central Belge	
67	Sig. Capo Stazione Luino Transito	—	36	Kolli	Taue —	30	67	Güterverwltg. Lübeck	Lübeck-Büchener	Am 21. Mai Zug 304 aus Wagen 1328 Oldenburg.
68	W. Schaffner Frankfurt a./M.	—	1	Pack	3 Körbe mit 7 Tüchern —	—	68	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	Von Gr.-Gerau überzählig eingeg.
69	W. Thiemann, Linteln	—	1	Kollo	Spiegel —	5,5	69	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
70	M. Wulf	2684	1	Gebinde	leer —	20	70	Kiel	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
71	—	1½ N. 14	4	Stück	eis. Reifen m. Schraubenverschluss	6	71	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
72	—	2497	1	Korbkanne	Oel —	43	72	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wöllstein-Mainz.
73	—	72109	1	—	Langbaum —	—	73	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

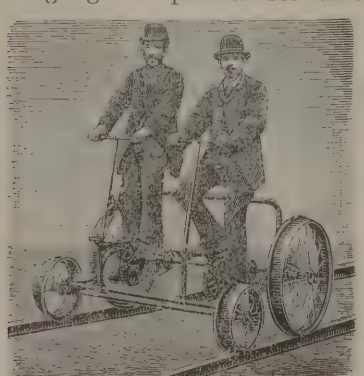
Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
74	/ roth	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	?	74	Dobrilugk-Kirchh.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
75	— weiss	—	7	Stäbe	Flacheisen —	35	75	Crefeld	Linksrh. Köln	
76	// weisse Striche	—	1	Stange	Stabeisen —	9,5	76	Niederschelden	K. E.-D. Elberfeld	auf Wagen 5531 Breslau gef.
77	rothes ×	—	1	—	eisernes Rad —	3	77	Berlin Görl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
78	H	347	1	Pack	Spatenstiele —	347	78	Frankenberg Hess.-Nassau	K. E.-D. Elberfeld	
79	A Chicago	—	1	Kiste	Pappwaaren —	23	79	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
80	—	—	1	—	Aufsatz (Muschel) zum Spiegel	1	80	Heide	K. E.-D. Altona	
81	—	—	1	Bund	Bandeisen —	58	81	Hirschaid	Bayerische Stsb.	
82	—	—	1	—	Obertheil eines eisernen Bohrers	3	82	Bamberg	„	
83	—	—	14	Pack	Bretter (Kistendeckel durch Querleisten verb.)	94	83	Guben	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
84	—	—	1	—	Brückenwaageschale	2	84	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
85	—	—	1	—	eichene Diele —	15	85	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	am 15/5. auf der Strecke Frankf. a/M.-Hanau gef.
86	—	—	1	Stange	Eisen —	6	86	Grohn Vegesack	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
87	—	—	1	Kollo	Eisen —	4	87	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
88	—	—	1	Bund	altes Eisenblech —	29	88	Brakel	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
89	—	—	1	—	eis. Platte	12	89	Neuss	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	Bund	eiserne Rohre —	17	90	Eckernförde	Kiel-Eckernf.-Flbg.	aus Kiel in Wagen K. F. 32 am 15/4. eingeg.
91	—	—	2	Päckchen	Feilen —	1	91	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	
92	—	—	1	Bund	Flacheisen —	31	92	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	Sack	Gerste —	100	93	Simbach	Bayerische Stsb.	
94	—	—	1	Bund	übersponn. eis. Hutdraht	1	94	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
95	—	—	1	Sack	gebrannte Kalksteine	53	95	Northeim	„	
96	—	—	1	Stück	Kantholz 6 m lang 11/12 cm stark	—	96	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	—	kupferne Kapsel —	0,5	97	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
98	—	—	1	Kollo	Stück von einem Kesselofen	15	98	Grohn Vegesack	„	b. Schuppenrevision.
99	—	—	2	—	neue Kisten —	6	99	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
100	—	—	1	Säckchen	Kleider —	8,5	100	Augsburg	Bayerische Stsb.	
101	—	—	1	Korb	gefüllt —	11	101	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
102	—	—	1	„	leer —	2	102	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	auf Wagen 7469 Köln gef.
103	—	—	2	—	hölzerne Latten —	10	103	Anvers Bassin	Grand Central Belge	
104	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	6	104	Camenz	K. E.-D. Berlin	
105	—	—	3	Bund	Mauerrohr durch Drahtgeflecht verbunden	?	105	Berlin Stett. Bhf.	„	auf Wagen 27733 Bromberg gef.
106	—	—	1	Korb	Mineralwasser in Flaschen	55	106	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	3	Kolli in Papier	Ofenkapseln (je 3) —	2,5	107	Breslau Märk. Bhf.	K. E.-D. Berlin	bei Bodenrevision.
108	—	—	1	Petroleumfass	leer —	32	108	Metz	Elsass-Lothring.	
109	—	—	1	Pack	Pack-Plänkchen —	15	109	Anvers Bassin	Grand Central Belge	
110	—	—	2	—	eis. Platten 4,7 cm lang, 41 cm breit	5,5	110	Berlin Centralmarkth.	K. E.-D. Berlin	auf Wagen 42888 Elberfeld gef.
111	—	—	1	—	Privatdecke —	—	111	Aachen T.	Linksrh. Köln	
112	—	—	2	—	Roststäbe —	1,5	112	Breslau Märk. Bhf.	K. E.-D. Berlin	bei Bodenrevision.
113	—	—	1	Bündel	Säcke —	33	113	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Coblenz-Mainz.
114	—	—	6	Stück	alten Sackdrill —	11	114	Altenbeken	K. E.-D. Hannover	haben jedenfalls als Unterlage einer Ladung Gyps oder Soda gedient.

Lfde. Nr	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	—	—	2	Säcke	Salpeter —	262	115	Harburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
116	—	—	1	—	Seitentheil einer Kinderbettstelle	?	116	Stadtsulza	K. E.-D. Erfurt	auf d. Strecke gefunden.
117	—	—	1	Bund	Stabeisen —	5	117	Görlitz	K. E.-D. Berlin	auf Wagen 8253 Berlin gefunden.
118	—	—	1	—	Stiel mit 2 Schrauben, wahrsch. zu einer Buttermaschine geh.	—	118	Husum M.	K. E.-D. Altona	
119	—	—	2	—	Teppiche —	—	119	Wilhelmsburg	„	
120	—	—	1	—	eis. Thürüberwurf zu einem Eisenbahnwagen	18	120	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	2	Stück	Wagendecken —	—	121	Bettemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
122	—	—	1	Bündel	Werkzeug, enthaltend: 1 eis. Schaufel, 1 Düngergabel, 1 Handsäge, 1 Schürhaken, 1 Kohlenbecken, 1 Kehrichtschaufel, 1 Handbesen	—	122	Steinheim	Bayerische Stsb.	
123	—	—	53	Stück	Zugklammern —	1,5	123	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	—	Zinkrohr —	4,5	124	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

— Gesetzlich geschützt. —
System: C. Fiebrandt,
Bromberg-Okollo 3.
D. R.-P. 61136.
Befestigung der Speichen bei Rädern.



Sicherheits-Eisenbahn-Velociped-Draisine, für 1 und 2 Mann, mit Kugellagern, Kettenantrieb, verstellbarem Reitsessel zum Vor- und Rückwärtsfahren.
Theilzahlungen gestattet nach contractlicher Vereinbarung.

Flaggen und **Dekorations-Artikel.**
Reinecke's Fahnenfabrik, Hannover.

Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Soeben ist erschienen:

Der Verkehr Londons

Mit besonderer Berücksichtigung der

Eisenbahnen.

Von

Gustav Kemmann,
Kaiserlichem Regierungsrath.

Mit 8 Plänen und zahlreichen in den Text gedruckten Abbildungen.

Preis gebunden M. 40,—.

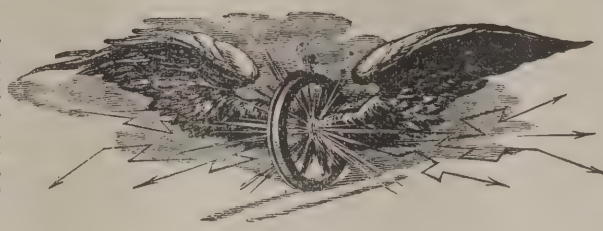
Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der mechanischen Werkstatt von C. Fiebrandt in Bromberg-Okollo bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 46. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Juni 1892.

Inhalt:

Bedenken gegen die Vorschläge für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems.
Die Verdeutschungen im neuen Betriebsreglement.
Die Normal-Sicherheitskuppelung für Eisenbahnwagen.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Internat. Eisenb.-Transportrecht.
Eisenbahn-Tarifkommission.
Betriebseröffnungen.
Bezeichnung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
Lübeck-Büchener Eisenbahn
Saalbahn.
Werra-Eisenbahn.
Ermsthal-Bahnges. (Württemb. Privatbahn): Generalvers.
Elektr. Strassenb. in Breslau.
Aus Bayern:
Pfälzische Eisenbahnen.
Gesetz, betr. die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung.
Gesetz, betr. den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Bayerisch. Staatseisenbahnen.
Aus Russland:
Verkehrsergebnisse im Febr. 92.
Kursk-Charkow-Asow: Station Rostow Asowski (Gnilowskaja).
Bestrafung von Privateisenbahn-Beamten zur Zeit eines Krieges.
Beförderung der Aviszettel.
Ministerialerlass, betr. Feststellung des Bedürfnisses an Schienen usw.
Projekte und projekt. Fusionen.
Personalien: Oberst v. Wendrich.
Verschiedenes:
Festgruss an Budapest.
Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- und Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Bedenken gegen die Vorschläge für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems.

I.

In Nr. 36 S. 377 d. Ztg. ist unter dem Titel „Vorschläge für die Einführung eines neuen Fahrkartensystems“ eine Abhandlung erschienen, die gewiss in allen betheiligten Kreisen das lebhafteste Interesse wachgerufen hat.

So wünschenswerth aber die Vereinfachung der heute gebräuchlichen Fahrkartensysteme erscheint, so schwierig dürfte die, allem Anscheine nach, so einfache Frage praktisch zu lösen sein, und ich glaube, dass der Herr Verfasser des genannten Artikels mit seinen Reformvorschlägen, im Falle des Durchdringens derselben, auf sehr bedeutende Unzukömmlichkeiten stossen würde.

Die Bahnverwaltungen dürften vielleicht Ersparungen mit diesem System erzielen, das reisende Publikum jedoch wird sich, so weit ich dasselbe zu kennen Gelegenheit habe, schwer und gewiss nicht mit grosser Vorliebe dieser Neuerung anbequemen.

Wie ungern der Passagier selbst an die Ermittelung eines Fahrpreises und einer einzuschlagenden Reiseroute schreitet, ist genugsam bei Lösung der kombinirbaren Rundreisebillets zu erkennen. Wie vielen, selbst intelligenten Leuten, besonders Damen, macht diese gewiss nicht komplizirte Arbeit bedeutende Schwierigkeiten, und wie viel Reisende sind dieser Aufgabe überhaupt nicht gewachsen und auf fremde Mithilfe angewiesen!

Von diesen Billetgattungen macht jedoch grösstentheils nur der bemittelte, gebildete Reisende Gebrauch, während die vorgeschlagene Kartentype mit aufklebbaren Marken vom gesammten reisenden Publikum in Anspruch genommen werden muss.

Zieht man in Betracht, dass der grösste Theil der Reisenden auf den Nahverkehr entfällt und sich in seiner Mehrheit aus der Landbevölkerung rekrutirt, die an und für sich schwerfälliger in ihrer Auffassung und im selbständigen geistigen Handeln ist, so wird man leicht die Schwierigkeiten erkennen, die sich der Einführung des vorgeschlagenen Kartensystems entgegenstellen.

Bis jetzt ist hier, und wurde auch jedenfalls vom Herrn Verfasser des behandelten Artikels angenommen, dass jeder die Eisenbahn benutzende Fahrgast des Lesens kundig ist und in der Rechenkunst zum mindesten bis zu den Dezimalrechnungen vorgeschritten sein muss. Wie gestaltet sich jedoch der Fall, wenn z. B. ein ehrsames Bäuerlein eine Reise unternehmen will, das sich von diesen Wissenschaften so viel wie nichts

zu eigen gemacht hat? Es ist dies ein Fall, der durchaus nicht vereinzelt vorkommen, der im Gegentheil, besonders auf kleineren, abseits von den grossen Verkehrscentren gelegenen Stationen eine beinahe tägliche Erscheinung bilden wird.

Gibt es doch, so viel ich in Erfahrung bringen konnte, in Deutschland heute noch etwa 16—18 %, in Oesterreich-Ungarn sogar noch etliche 30 % Analphabeten trotz Neuschule und Schulzwang. Noch viel ungünstiger werden sich in dieser Hinsicht die Verhältnisse in Ländern wie Russland, Italien, Spanien usw. gestalten.

Wie viele Menschen gibt es ferner, die nicht unter die Kategorie der Analphabeten eingereiht werden können, denen aber trotzdem die Bedeutung von Zahlen, wie z. B. 2,8 oder 2,6, wie selbe als Beispiel im hier besprochenen Aufsatze angeführt erscheinen, für ewige Zeiten ein unergründliches Räthsel bleibt?

Alle diese Leute aber wollen und müssen oft sogar trotzdem zeitweilig die Eisenbahn benutzen, und sind bei Einführung des vorgeschlagenen Kartensystems gezwungen, die Güte eines Zweiten in Anspruch zu nehmen, der für sie die Adjustirung der nöthigen Fahrkarte besorgt oder ihnen zum mindesten den Fahrpreis derselben bekannt gibt.

Dass dieser Zweite in den meisten Fällen und besonders in kleinen Stationen ein Eisenbahnbediensteter sein wird, ist wohl unvermeidlich, und das Schlussresultat ist, dass dem ohnehin mit anderen Arbeiten oft überhäuften Beamten eine Mehrarbeit aufgebürdet wird, von der ihn seine Bahnverwaltung eben durch Einführung des in Rede stehenden Markensystems zu entheben glaubt.

Auf grossen Bahnhöfen und bei starkem Personenandrange dagegen ist so ein Reisender geradezu der Willkür desjenigen aus dem grossen Publikum preisgegeben, dessen Vermittelung er in Anspruch nimmt, und dadurch der rücksichtslosesten Uebervortheilung ausgeliefert.

Sind im vorgesagten nur allgemeine Fälle besprochen worden, so möchte ich nun noch einzelne spezielle Beispiele beleuchten, die in der Praxis zu mancher Beschwerde Anlass geben können. Es sei mir gestattet, gleich ein im Eingangs genannten Aufsatze angeführtes Beispiel hierzu zu verwenden.

Ein Reisender, der etwa 4—5 Minuten vor Abfahrt eines Zuges den Bahnhof in Schebitz betritt, um mit diesem Zuge nach Reisen zu fahren, muss sich erst am Aushange orientiren, in welchem Automaten oder Block seine Fahrkarte enthalten ist. Hat er die nöthige Orientirung erlangt, so kann er sich durch Einwerfen eines 10 ₰-Stückes in den Besitz derselben setzen. Jetzt erst ist es ihm möglich festzustellen, welche Marken zu kaufen nöthig sind. Diese bekommt der Reisende aber nicht unmittelbar beim Automaten, sondern muss sich selbe im günstigsten Falle beim Bahnhofswirth verschaffen, der gerade kurz vor Abgang der Züge am meisten von seiner eigentlichen Berufsbeschäftigung in Anspruch genommen ist. Zu dieser gesammten Manipulation sind zum mindesten 5 Minuten, können aber sehr leicht auch 10 und mehr Minuten erforderlich werden, während welcher Zeit der Reisende den Zug versäumt, den er beim direkten Einkauf der Karte noch sehr leicht hätte erreichen können.

Noch schwieriger gestaltet sich der Fall, wenn Strecken in Anspruch genommen werden, auf denen kombinirte Zuggattungen verwendet werden müssen, und für welche mehrere Fahrkarten erforderlich sind.

Zum mindesten gehört zur Fertigstellung dieser Fahrkarten einige Uebung, die der Professionsreisende zwar bald erreicht, die dem seltener reisenden und weniger gebildeten Publikum jedoch immer mangeln wird, und ohne der die Zusammenstellung der Fahrbillets stets mit gewissen Umständlichkeiten verbunden bleibt.

Wie bei grossen Hauptstationen mit starker Personenfrequenz die Verzeichnisse, welche die Stationen enthalten, bis zu welchen Fahrkarten erhältlich sind, beschaffen und situirt sein müssen, damit sich jeder Reisende, auch Kurzsichtige mit inbegriffen, leicht und schnell die erforderliche Orientirung verschaffen kann, ist eine offene Frage, über die sich der geehrte Herr Verfasser des hier besprochenen Artikels wohl selbst nicht klar ist, und über die er sich mit der sehr richtigen Bezeichnung „in zweckentsprechender Weise“ hinweggeholfen hat.

Eine weitere besondere Erschwerniss für das reisende Publikum dürfte auch darin liegen, dass Karten über eine gewisse Entfernung hinaus 24—48 Stunden vor der Ingebrauchnahme zu bestellen sind, welcher Umstand bei plötzlich eintretendem Reisebedürfniss von den unangenehmsten Folgen für den betreffenden Reisenden sein oder werden kann.

Allerdings steht es demselben frei, in der Endstation jener Kartenrelation die in der Abfahrtsstation erhältlich war, ein neues Billet zu lösen, allein da fangen alle vorangeführten Leiden von neuem an, und gar oft dürfte der Fall eintreten, dass der Zug seine Fahrt fortsetzt, ehe der zurückgebliebene Fahrgast in den Besitz einer vollkommen adjustirten neuen Fahrlegitimation gelangt ist.

Auch das plötzliche Versagen eines Blockes kann sowohl für den Reisenden als auch für die Bahnanstalten grosse Unannehmlichkeiten zur Folge haben.

Jedenfalls müsste durch Aufstellung von Reserveblocks, bezw. durch Errichtung von Billetschaltern für derartige Fälle vorgebeugt sein.

Eine weitere nicht zu unterschätzende Frage ist die: Wie wird die vorgeschriebene Dekupirung der Karten mit gleichzeitiger Markirung des Reisezieles vorgenommen, wenn die Marken vom Reisenden auf der unrichtigen Seite, oder statt der Breite, der Länge nach auf die Fahrkarte geklebt werden? Wer wird bei den hieraus sich entwickelnden Umständen den pekuniären Schaden zu tragen haben?

Wenn ich mir erlaubt habe, im vorstehenden den Eingangs genannten Artikel mit Bezug auf die praktische Durchführung der darin gemachten Vorschläge einer Kritik zu unterziehen, so geschah dies nur in der guten Absicht, die Anregung zu weiteren Vorschlägen auf diesem Gebiete zu geben.

Jedenfalls ist es sowohl im Interesse des Publikums, als auch hauptsächlich im Interesse der Bahnverwaltungen gelegen, aus dem Chaos der heutigen Fahrkartenarten herauszukommen, und eine Vereinfachung in dieser Richtung anzustreben. Es darf diese Vereinfachung des Billetsystems jedoch in keiner Weise eine Belästigung für das Reisepublikum bilden, selbst dann nicht, wenn, wie es im Schlusssatz des besprochenen Artikels heisst, eine Fahrpreisreduzirung mit der Einführung des neuen Kartensystemes platzgreifen sollte.

O. Wehr.

II.

In Nr. 36 vom 7. Mai d. J. bringt die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen unter der oben angesetzten Aufschrift eine mit „. . . . m“ gezeichnete Abhandlung, welche Vorschläge enthält, um die Gebahrung der Fahrkartenkassen zu vereinfachen. Es sei an dieser Stelle gestattet einige Thatsachen anzuführen, welche die Schwächen des in der angeführten Abhandlung aufgestellten Systems darlegen.

Der Herr Verfasser sagt selbst: „Die Zange muss fast doppelt so lang sein wie die Karte.“ Betrachtet man den Umfang der vom Verfasser skizzirten Karte, so kann man sofort zur Ueberzeugung gelangen, welche Grösse eine derartige Durchlochungszange haben müsste, um diensttauglich zu sein, ganz abgesehen davon, dass die Handhaben der Zange, um den nöthigen Druck zu erzeugen, bedeutend länger sein müssen, als jener Theil, welcher zur Durchlochung der Karten bestimmt ist. Der Schaffner käme daher in die Lage, ein wahres Ungeheuer einer Zange mit sich zu führen und wäre demselben durch deren Unhandlichkeit der Dienst wesentlich erschwert. Dies würde schon in dem Falle eintreten, wenn man die Grösse der Fahrkarten genau nach dem Vorschlage des Herrn Verfassers beibehalten würde. Dazu kommt noch eine andere

Schwierigkeit. Trotz der Grösse der Fahrkarten ist der auf denselben enthaltene Druck, bezw. die Stelle, welche durchlocht werden soll, so klein, dass der Schaffner sehr genau und vorsichtig zielen müsste, um die richtige Stelle zu treffen, ein Umstand, der schon zur Tageszeit, geschweige denn in den Nachtstunden den Revisionsorganen ihren ohnehin verantwortungsvollen Dienst wesentlich erschweren würde. Diese beiden dem Vorschlage anhaftenden Fehler allein schon lassen die Einführung derartiger Fahrkarten nicht zu, da sie eine Verlangsamung des Kontrolegeschäftes seitens der Schaffner mit sich führen würden, deren Folgen sich bitter rächen dürften. Zudem würden mit der einmaligen Durchlochung der Fahrkarte nicht einmal alle auf derselben angeklebten Werthmarken werthlos gemacht werden, da der Schaffner unmöglich zur selben Zeit die Vorder- und Rückseite der Fahrkarte einer Besichtigung unterziehen kann. Es könnte daher der Fall eintreten, dass eine Karte zwei — ja dreimal dekupirt werden muss je nach der Vertheilung der einzelnen Werthmarken seitens des Reisenden, abermals eine unliebsame Verzögerung.

Aber abgesehen von diesen Unzukömmlichkeiten könnte das vorgeschlagene System höchstens für den Lokalverkehr in Betracht kommen, da unmöglich jede Station mit derlei Fahrkarten für alle Strecken betheilt werden kann. Der Herr Verfasser versuchte diese Klippe dadurch zu umgehen, dass er vorschlug, der Reisende solle in jenen Stationen, welche nicht mit Fahrkarten nach allen Stationen versehen werden können, dieselben 24 bis 48 Stunden vorher bestellen, ein Vorgang, der jedenfalls nicht gutgeheissen werden kann. Dadurch würde die Beweglichkeit jedes einzelnen gehemmt, oder derselbe müsste sich vielleicht gerade zur Nachtzeit der unangenehmen Mühe unterziehen, mehrere Male den Zug zu verlassen, um sich am Fahrkartenschalter in verschiedenen Stationen die zu seiner Reise nöthigen Karten zu verschaffen.

Ein weiterer Nachtheil würde für die Beamten der Gepäckabfertigung erwachsen, wenn der Reisende nach einer Station fahren will, zu deren Erreichung die Benutzung mehrerer Fahrkarten des vorgeschlagenen Systems nöthig erscheint. In diesem Falle hätte der Gepäckabfertigungs-Beamte zuerst zu prüfen, ob die Fahrkarten mit der richtigen Anzahl von Werthmarken beklebt sind, ein Vorgang, der abermals eine Verzögerung der Manipulation bedeutet, unter welcher das Publikum leiden würde.

So viele Vortheile das von Herrn „. . . . m“ aufgestellte System auch bieten mag, glaube ich doch, dass es in der vorliegenden Form schon vom manipulativen Standpunkt aus zur Einführung nicht geeignet scheint.

Dr. v. Kautsch.

Die Verdeutschungen im neuen Betriebsreglement.

Nachdem der erste Entwurf des neuen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands einschl. Oesterreich-Ungarns noch die Benennung Betriebsreglement führte, ist jetzt an dessen Stelle der Ausdruck „Verkehrsordnung“ getreten. Die Verdeutschungen sind im übrigen grundsätzlich durchgeführt: für publizirt: veröffentlicht; Reglement: Ordnung; statt Monarchie: die betreffende staatliche Bezeichnung; Spezialbestimmungen: Sonderbestimmungen; Eisenbahntransport: Eisenbahnbeförderung; statt Direktion: die amtliche Bezeichnung der Behörde; Dienstpersonal: Bediensteten; Uniform: Dienstkleidung; Legitimation: Ausweis, Berechtigung; Uniformmerkmale: Dienstabzeichen; Transportmittel: Beförderungsmittel; gesetzlichen Kurs besitzende: gesetzlich zugelassene; publizirte Kurse: veröffentlichte Umrechnungswerthe; Extrafahrten: Sonderzüge; Billet: Fahrkarte; Frequenz: Verkehr; Kupee: Wagenabtheilung; Valutaschwankungen: Werthschwankungen; Retourbillet: Rückfahrkarte; Differenz: Unterschied; Damen: Frauen; System: Art; Modifikationen: Aenderungen, Einschränkungen; Billetexpedition: Fahrkartenschalter; Entschädigungstaxe: Entschädigungssätze; Gardinen: Vorhänge; Elementarereignisse: Naturereignisse; Präparate: Stoffe; Handmunition: Schiessbedarf; Tornister: Ranzen; Lokal der Gepäckexpedition: Geschäftsraum der Gepäckabfertigung; Expeditionsstunden: Dienststunden; Revers: Bescheinigung; deklarirt: versichert; im Minimum: mindestens; pro mille: vom Tausend; Minimalbetrag bezw. Minimalsatz: Mindestbetrag; Disposition: Verfügung; Konventionalstrafe: Strafe; Equipagen: Kutschen; Quittung: Empfangsschein; Sanitätsvorschriften: gesundheitspolizeiliche Vorschriften; Quantität: Menge; Maximalsätze: höchsten Sätze; Adressseite: bestimmte Stelle; Transportfrist: Beförderungsfrist; intern: inneren; Deklaration: Werthangabe.

Für Portier sind uns die Bayern mit einer sehr guten Verdeutschung vorgegangen, sie nennen ihn Stationsdiener, weit richtiger als Portier, was nur Thürsteher heisst.

Nicht verdeutscht sind folgende Worte, weil dieselben entweder als in die Deutsche Sprache aufgenommen und als allgemein verständlich anzusehen oder als international gebräuchlich zu erachten sind: „Tarif, polizeilicher Natur, Person, Form, Station, Nummer, Maschine, Linie, Paragraph.“

Wenn man so sieht, wie Deutsche und Oesterreichisch-Ungarische Bahnen sich vereinigen, um die sprachliche Reinheit herzustellen, so sollte man besonders wünschen, dass auch der Kaufmannsstand endlich einmal der Sprachreinigung näher tritt. Wie viele junge Leute, welche in den Kaufmannsstand eintreten, haben überhaupt keine Ahnung von den ihnen vorgelegten Fremdwörtern, die sie so nach und nach mechanisch erlernen müssen. Das Handels-Gesetzbuch gibt doch im allgemeinen ein gutes Beispiel. Die Handelskammern sollten die Sache einmal in die Hand nehmen. X.

Die Normal-Sicherheitskuppelung für Eisenbahnwagen.

Die bei den Casseler Versuchen im Jahre 1877 vereinbarte Normal-Sicherheitskuppelung für Eisenbahnwagen verdrängt infolge der damit gemachten günstigen Erfahrungen immer mehr die auf den Deutschen Eisenbahnen noch bis vor nicht langer Zeit vorherrschend in Gebrauch gewesene Schraubenkuppelung mit Nothketten, wie auch die verschiedenen sonst noch vorhandenen Kuppelungsvorrichtungen. Der Zeitpunkt scheint nicht mehr fern, bis zu welchem auf den normalspurigen Deutschen Eisenbahnen — einige kleinere Bahnen vielleicht ausgenommen — das System der Normal-Sicherheitskuppelung allgemein zur Durchführung gebracht sein wird.

Ueber die Fortschritte in der Anwendung der Normal-Sicherheitskuppelung auf den Eisenbahnen Deutschlands, ausschliesslich derjenigen Bayerns, während der Jahre 1885 bis 1891 entnehmen wir einer im Reichs-Eisenbahnamte gefertigten Zusammenstellung das Folgende:

Im Jahre 1885 waren auf den Deutschen Eisenbahnen, abgesehen von den Württembergischen und Badischen, deren Kuppelungsvorrichtungen später mit der Normal-Sicherheits-

kuppelung 29,79 %, mit Sicherheitskuppelungen verschiedener anderer Systeme 2,28 % und mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten 67,93 % aller vorhandenen Wagen ausgerüstet. 6 Jahre später, im Jahre 1891, waren dagegen schon 63,95 % aller Wagen mit der Normal-Sicherheitskuppelung, 0,99 % mit anderen Sicherheitskuppelungen und nur 35,06 % mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten versehen. Mithin sind in diesem kurzen Zeitraume weitere 34,16 % aller vorhandenen Wagen mit der Normal-Sicherheitskuppelung ausgerüstet worden, und die Anzahl der mit anderen Sicherheitskuppelungen sowie mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung versehenen Wagen ist um 1,29 % und 32,87 % zurückgegangen.

Von den in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen hat eine grosse Zahl die Normal-Sicherheitskuppelung schon jetzt ausschliesslich im Gebrauche, während nahezu sämmtliche übrige Verwaltungen die ausschliessliche Anwendung dieser Kuppelung in Aussicht genommen haben.

Bei den Württembergischen Eisenbahnen erfolgt seit einigen Jahren bei allen Neubeschaffungen und beim Ersatz der abgängigen bisher verwendeten Schraubenkuppelungen und Nothketten die Anwendung einer Kuppelung, die sich von der Normal-Sicherheitskuppelung nur wenig unterscheidet. Die Betriebsmittel der Badischen Eisenbahnen sind zwar noch durchweg mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten ausgerüstet, doch ist die Einführung der Normal-Sicherheitskuppelung in Erwägung gezogen und zum Zwecke ihrer Erprobung eine Anzahl von Wagen damit versehen worden.

Hinsichtlich der Abmessungen der vorzugsweise beanspruchten Theile der Kuppelungsvorrichtungen ist noch hinzuzufügen, dass diese, der Zunahme des Gewichtes der Züge entsprechend im Laufe der letzten 20 Jahre erheblich verstärkt worden sind. So ist beispielsweise der Querschnitt des jetzt angewandten Zughakens etwa doppelt so gross als des früher im Gebrauche gewesenen Hakens. Der Durchmesser des Querschnittes der Kuppelungsbügel am Berührungspunkte des Zughakens, der früher 28 mm betrug, ist auf der internationalen Berner Konferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen mit einem grössten Maasse von 35 mm und einem kleinsten von 30 mm festgesetzt worden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona unterstellte, 13,34 km lange Strecke Tondern-Hoyer Schleuse, welche am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen. Diese Vorschriften sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins neu ausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1871 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn, betreffend die Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1918 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1973 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vervollständigung des Verzeichnisses der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2008 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zu den „Vorschriften für die Vornahme von Schlagproben zur Prüfung von Schienen, Achsen und Radreifen“ (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2071 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend die von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1890 bis dahin 1891 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 2083 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Internationales Eisenbahn-Transportrecht.

Zur Ausführung einer Bestimmung des Berner Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, nämlich der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände, war in den Tagen vom 2.—5. d. Mts. zu Budapest eine Konferenz von Vertretern der Deutschen und der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung zusammengetreten. Wie wir hören, ist es gelungen, sich über derartige Bestimmungen für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vollständig zu einigen, so dass der Entwurf eines desfallsigen Abkommens nur noch der Genehmigung der betheiligten Regierungen bedarf, welche wohl im Wege des Austausches von Ministerialerklärungen erfolgen wird.

Der stellvertretende Leiter des Königlich Ungarischen Handelsministeriums, Herr Finanzminister Dr. Weckerle, hat sich, wie wir vernehmen, der Versammlung persönlich aufs Liebenswürdigste angenommen. Sie wurde geleitet durch den Staatssekretär im Handelsministerium, Herrn Lukacs. An der Spitze der Ungarischen Delegation stand Herr Ministerialrath Schnierer, an derjenigen der Oesterreichischen Herr Regierungsrath Baron v. Buschmann. Als Vertreter Deutschlands fungirten die Geheimen Ober-Regierungsräthe Dr. Gerstner und v. d. Leyen sowie Herr Geheime Regierungsrath Professor Dr. Wichelhaus.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Aus der Tagesordnung der am 14. und 15. d. Mts. in Cranz bei Königsberg i/Pr. stattfindenden 42. gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten heben wir folgendes hervor: Anderweite Anordnung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I. Nachdem die zur Berathung dieser Angelegenheit gebildete Subkommission mit ihren Vorarbeiten zu Ende gekommen ist, soll die endgültige Feststellung des Gütertarif-Schemas in gemeinschaftlicher Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten erfolgen. — Der Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, den Artikel „Torfstreu und Torfmüll“ in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter aufzunehmen, wird von der berichtenden Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zur Annahme empfohlen. — Den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, die jetzige Position Rohzucker des Spezialtarifs I umzuändern in „Rohzucker und Farine von weniger als 98 % Polarisation“, dessen Erörterung in der letzten Sitzung vertagt wurde, beantragt die berichtende Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen abzulehnen. — Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau beantragt, der Nr. 2 der Position Holz des Spezialtarifs II und der Nr. 7 der Position Holz des Spezialtarifs III nachstehende Fassung zu ertheilen: 1. „Reifholz und Weiden, geschält und geglättet; Daub- (Fass-) Holz, von Nadel- und Buchenholz bearbeitet.“ 2. „Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz, unbearbeitet, auch unbearbeitetes Daub- (Fass-) Holz von Nadel- und Buchenholz.“ — Die berichtende Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. empfiehlt, unter Ablehnung des Breslauer Antrages, die gegenwärtige Position des Spezialtarifs III Ziffer 7 durch Deklarationsbeschluss, wie folgt, zu ergänzen: „Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz (auch mit der Cylindersäge geschnitten) bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet, d. h. nicht gehobelt, gelocht, genutet, gefrässt, abgeschrägt u. dergl.“ — Der Ausschuss beantragt, Eisenvitriol nach Spezialtarif III zu versetzen.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbzirk Bromberg. Am heutigen Tage ist von der im Bau befindlichen Strecke Memel-Bajohren die 9,28 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Königsberg i/Pr. unterstellte Theilstrecke Memel-Collaten mit den Stationen Försterei und Collaten zunächst für den Personenverkehr eröffnet worden.

Bezeichnung und Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Vom 10. d. Mts. — dem Eröffnungstage der Haltestelle Daufenbach — ab ist diese Haltestelle für die Zeit nach 8 Uhr Abends als Haltepunkt eingerichtet und dementsprechend nur für den Personen- sowie Gepäckverkehr geöffnet, für den Güterabfertigungsdienst und Privatdepeschen-Verkehr dagegen geschlossen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Die an der Nebenbahn Bochum Rh.-Weitmar belegene Haltestelle Wiemelhausen ist am 1. d. Mts. für die Ausgabe von Fahrkarten geschlossen worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Stendal-Lehrte belegene Station Gifhorn-Isenbüttel erhält vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung „Isenbüttel“ und die an der Bahnstrecke Gifhorn-Triangel belegene Station Gifhorn Stadt die Bezeichnung „Gifhorn“.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Obgleich im Jahre 1891 der gesammte Geschäftsverkehr in Deutschland kein erfreulicher und durch verschiedene ungünstige Einwirkungen ein vielfach gehemmter war, ist doch das Ergebniss aus dem Betriebe ein günstiges zu nennen.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1891 die Einnahmen 1 029 155 ℳ und die Ausgaben 496 227 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 532 928 ℳ ergiebt. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 117 913 ℳ gegen 115 312 ℳ im Vorjahre vereinnahmt. Im Güterverkehr wurden 498 209 t befördert. Infolge der Steigerung des Güterverkehrs um 9 754 t ist auch die Einnahme aus demselben von 761 447 ℳ im Vorjahre auf 816 871 ℳ im Jahre 1891 gestiegen. Der Kohlenverkehr ist im Rositzer Revier nach auswärts um 54 700 t im Jahre 1890 auf 52 440 t im Jahre 1891 zurückgegangen, während derselbe von Werk zu Werk von 61 551 t im Jahre 1890 auf 71 600 t im Berichtsjahre gestiegen ist. Im Meuselwitzer Revier betrug der Versand auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn 277 806 t oder 5 506 t mehr als im Vorjahre.

Nach Ausstattung der Reserve- und Erneuerungsfonds und unter Hinzurechnung der Zinsen des Reservefonds ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 519 618 ℳ, welcher wie folgt verwendet wird: Obligationenzinsen und -Tilgung 90 556 ℳ, persönliche Gewinnantheile 14 127 ℳ, Eisenbahnsteuer 24 349 ℳ, $8^{29}/_{30}$ % Dividende (gegen $8^{1}/_{30}$ % im Vorjahre) an die Prioritäts-Stammaktien 197 715 ℳ, $10^{1}/_{10}$ ($9^{1}/_{30}$) % Dividende an die Stammaktien 192 405 ℳ, Vortrag auf die nächstjährige Rechnung 466 ℳ.

Ueber den Fortgang der Arbeiten zur Herstellung der Eisenbahnverbindung Zeitz-Camburg wird bemerkt, dass derselbe voraussichtlich vor dem Frühjahr 1893 nicht wird beginnen können.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die von einem Aktionär in der Generalversammlung aufgestellte Behauptung, der Güterverkehr sei im Rückgang begriffen, wurde von dem Direktor Brecht zurückgewiesen, da dieselbe nicht den Thatsachen entspreche. Ein jeder wüsste, dass die gesammte Industrie und das Erwerbsleben in einer Depression sich befinde. Der wechselnde Zeitlauf sei es, der sich bemerkbar mache, der einmal nach oben führe, einmal nach unten. Keineswegs aber könne man sagen, dass der Güterverkehr im Verfall begriffen sei. Travemünde besitze gar keinen Hafen, Lübeck habe vielmehr seinen eigenen Hafen. Schon in der Generalversammlung sei die Frage der Vermehrung der Züge und die Verbilligung der Fahrt erörtert und klargelegt worden, weshalb man jetzt noch nicht imstande sei, in dieser Hinsicht Schritte zu thun. In Bezug auf die Strecke Hamburg-Wandsbek sei ein regelmässiger Verkehr bereits vorbereitet, und derselbe würde auch eintreten, sobald es möglich sei. Mit der Eisenbahndirektion Altona stehe man in Unterhandlung wegen einer gänzlichen Umgestaltung der Hamburger Bahnverhältnisse. Obgleich die Verhandlungen ziemlich verwickelte seien, sei man dennoch dem Ziele nahe gekommen. Allerdings müssten die Vereinbarungen auch dann noch erst den Instanzenweg gehen. Man stehe vor einer vollständigen Umgestaltung der Bahn; definitiv festgestellt sei aber bis jetzt von den verschiedenen Projekten noch keines. Es sei möglich, dass das Hamburger Projekt die Gesellschaft in die Nothwendigkeit versetzt, einzelne Strecken der Bahn eingeleisig zu halten, wodurch sich ganz ausserordentliche Schwierigkeiten ergeben würden. Wenn jetzt schon eine Vermehrung der Züge vorgenommen würde, so laufe man Gefahr, diesen Betrieb während der bevorstehenden Arbeiten, da man dann am Ende nicht in der Lage sei, den Verkehr zu bewältigen, wieder aussetzen zu müssen. Den Wünschen Wandsbeks und der weiteren Vororte könne jetzt noch nicht entsprochen werden; man müsse sich dort vertrösten bis zum Abschluss der Verhandlungen, nicht jedoch bis zur erfolgten Ausführung der Projekte. Er hoffe, dass man, wenn die Verhandlungen zum Abschlusse gekommen sein würden, vielen Wünschen in weitem Umfange würde entsprechen können, wenn auch vielleicht nicht so, wie einzelne es sich gedacht haben möchten. Jedenfalls würde es die Direktion an nichts fehlen lassen, was geschehen könne, den Verkehr zu bessern und zu beschleunigen. Der Fahrpreis auf der Lübeck-Travemünder Bahn übersteige den Preussischen Normaltarif nicht, vielmehr seien die Fahrpreise zum Theil noch niedriger wie beim Normaltarif der Preussischen Staatsbahnen. Ein Versuch mit dem Zonentarif auf der Lübeck-Travemünder Strecke sei gar nicht nöthig. Es sei gar nicht zu bezweifeln, dass bei einem regeren Verkehr, d. h. wenn man zu jeder Stunde fahren könne, auch die Preise noch im Vergleich zur jetzigen Höhe derselben ermässigt würden. Jetzt sei man ausserstande, darauf einzugehen, und man könne nicht daran denken, zur Zeit eine Reform eintreten zu lassen. Der Frage der Gepäck-Tarifreform könne man noch nicht näher treten, weil die neue Deutsche Verkehrsordnung noch nicht in Kraft getreten sei. Augenblicklich sei man darum noch genöthigt, in der bisher bräuchlichen Weise fortzufahren. Was schliesslich die Aeusserung anbetrifft, die Gesellschaft möge die Bahn an Preussen verkaufen, so verstehe er nicht, was die Gesellschaft veranlassen sollte, die Bahn auf den Markt zu bringen. Wenn Preussen dieselbe wolle, so wisse es, dass die Gesellschaft mit sich reden lassen wolle. Die Genehmigung des Abschlusses erfolgte ohne weitere Diskussion.

Saalbahn.

Nach dem Geschäftsbericht haben im Jahre 1891 von der $3^{1}/_{2}$ % Anleihe im Laufe des Jahres Verkäufe nicht stattgefunden, so dass der unbegebene Anleiherest unverändert 700 000 ℳ beträgt. Die Anleihe betrug bekanntlich ursprünglich 4 500 000 ℳ, und einschliesslich des frei gewordenen Garantiefonds von 400 000 ℳ und der mit 78 000 ℳ geleisteten Staatsbeihilfe für die Orlabahn waren 4 978 000 ℳ verfügbar. Davon waren zur Einlösung der 4 % Obligationen 2 843 500 ℳ erforderlich, der Verlust bei Begebung von 3 800 000 ℳ der $3^{1}/_{2}$ % Anleihe betrug 176 111 ℳ, für den Bau der Strecke Schwarza-Blankenburg wurden 243 252 ℳ und für Vermehrung der Betriebsmittel bis Ende 1891 654 884 ℳ verwendet. Von dieser Summe sind für den Bau der Orlabahn 1 000 000 ℳ zurückgestellt worden, so dass ein Restbetrag von 60 253 ℳ zur Verwendung für Erweiterungsbauten usw. verblieben ist, über welchen indess zum grössten Theil bereits verfügt ist. Die auf die Anleihe überwiesenen Ausgaben sind, soweit dieselben unbegeben ist, vorerst aus anderen Mitteln bestritten worden.

Nach dem Geschäftsbericht ist im Jahre 1891, wie in den Vorjahren, eine Vermehrung der Einnahmen im Personen- und Güterverkehr eingetreten.

Im Personen- und Gepäckverkehr haben sich die Einnahmen bei einer Mehrbeförderung von 53 000 Personen um 20 500 ℳ erhöht, im Güterverkehr sind 9 300 t mehr gefahren und dafür 23 000 ℳ mehr vereinnahmt worden; dagegen sind die Einnahmen für Beförderung von Depeschen, von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren um die Summe von 1 160 ℳ hinter denjenigen des Vorjahres zurückgeblieben.

Die im Vergleiche zu der Zahl der mehrbeförderten Personen verhältnissmässig geringe Mehreinnahme erklärt sich aus der bedeutenden Zunahme der sogen. Sonntagsfahrkarten. Die Zahl der verkauften Sonntagsfahrkarten hat sich gegen das Vorjahr um 49 000 Stück vermehrt, während die Zahl der einfachen Fahrkarten sich nur um 3 000 Stück erhöht, die der Rückfahrkarten dagegen sich um 5 000 Stück vermindert hat.

Von den Mehreinnahmen entfallen im Personenverkehr auf den Binnenverkehr 14 000 ℳ und 46 000 Personen mehr, auf den Verkehr mit den Preussischen Staatsbahnen 6 000 ℳ und 5 000 Personen mehr; im Güterverkehr auf den Binnenverkehr 13 000 ℳ und 7 000 t mehr, auf die durchgehenden Verkehre mit anderen Bahnen 10 000 ℳ und 2 300 t mehr.

Wenn auch die Einnahmen der ersten 3 Monate d. J. infolge allgemeinen Darniederliegens der Geschäfte hinter den Erwartungen etwas zurückgeblieben sind, so glaubt die Verwaltung doch eine Besserung der Verhältnisse und weitere Steigerung der Einnahmen namentlich in Rücksicht auf die für den Herbst d. J. bevorstehende Betriebseröffnung der Schlussstrecke der Orlabahn von Jüdewein-Pössneck nach Oppurg, welche für wichtige Verkehrsbeziehungen wesentliche Wegeabkürzungen schafft, erhoffen zu können.

Die Verhandlungen bezüglich der allgemeinen Umarbeitung der Personen- usw. Tarife auf Grundlage neuer Einheitssätze haben zwischen den zunächst betheiligten grösseren Staatsbahnverwaltungen Deutschlands bis jetzt noch zu keinem Ergebniss geführt, weshalb die Verwaltung zu weiteren Mittheilungen nicht in der Lage ist.

Dagegen sind die Gütertarife für den Verkehr mit Bayern und Sachsen sowie mit den Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Breslau und Bromberg im Laufe des Jahres neu bearbeitet worden; die Umarbeitung weiterer Gütertarife ist in Angriff genommen.

Die Ausgaben für den Bau der Orlabahn betragen bis Ende 1891 821 153 ℳ. und werden noch etwa 2 000 ℳ. erfordern. Die Ausführungen der Strecke Jüdewein-Oppurg im Anschluss an die Orlabahn sind, wie im Bericht hervorgehoben wird, erheblich verzögert worden. Die landespolizeiliche Begehung habe nunmehr stattgefunden, es sei zu erwarten, dass der Bau demnächst in Angriff genommen werden könnte. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 355 892 ℳ. (1890 1 310 637 ℳ.) — hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 529 682 ℳ. und aus dem Güterverkehr 651 258 ℳ. —, die Betriebsausgaben auf 955 208 ℳ. (832 127 ℳ.), mithin ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 400 684 ℳ. Nach Ausstattung der Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 421 919 ℳ., welcher wie folgt Verwendung finden soll: zur Verzinsung der Schuldverschreibungen und sonstigen Darlehen 136 082 ℳ., zur Zahlung nicht festgesetzter Gewinnantheile 8 558 ℳ., zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer bezw. Staatsgewerbesteuer 6 917 ℳ., 4 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien = 270 000 ℳ., Vortrag auf neue Rechnung 362 ℳ. Dem Erneuerungsfonds wurden 76 000 ℳ. und dem Reservefonds I 10 000 ℳ. überwiesen.

Die Stammaktien gehen wie im Vorjahr leer aus.

Werra-Eisenbahn.

Das Jahr 1891 brachte nach dem Geschäftsbericht eine Steigerung der Einnahmen gegen das Vorjahr. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 3 363 381 ℳ. gegen 3 273 995 ℳ. im Vorjahre. Von der Einnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1 114 053 ℳ., also 53 617 ℳ. mehr als im Vorjahre, und 1 935 435 ℳ. auf den Güterverkehr, also 90 434 ℳ. mehr als im Vorjahre. Auch aus der Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln ist eine Mehreinnahme von 10 448 ℳ. erzielt worden. Dem gegenüber steht eine Mindereinnahme bei Erträgen aus Veräusserungen und bei verschiedenen sonstigen Einnahmen von 65 113 ℳ. Im ganzen ist daher gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 89 386 ℳ. zu verzeichnen. An der Mehreinnahme nimmt die Bahn Sonneberg-Lauscha mit 5 179 ℳ. und die Bahn Immelborn-Liebenstein mit 1 667 ℳ. theil, während die Bahn Themar-Schleusingen eine Mindereinnahme von 656 ℳ. aufweist. Diese Mindereinnahme fällt in der Hauptsache dem Güterverkehre zur Last.

Den Mehreinnahmen stehen aber auch sehr erhebliche Mehrausgaben gegenüber.

Die Ausgaben betrugen im Jahre 1891 nach Abzug der durchlaufend gebuchten Verwendungen aus dem Reservefonds 2 464 920 ℳ. gegen 2 227 390 ℳ. im Jahre 1890. Es ergibt dies eine Mehrausgabe von 237 530 ℳ. gegen das Vorjahr.

Die Veranlassung zu diesen Mehrausgaben sind die Aufbesserung der Gehälter der Beamten, eine nicht zu umgehende Aufbesserung der Löhne fast sämmtlicher Arbeiter in Fortsetzung der im Jahre 1890 begonnenen derartigen Aufbesserung, der hohe Preis des Brennmateriales sowohl für die Lokomotivfeuerung, als auch für die Heizung der Diensträume usw., ein Preis, der noch zum Theil auf den aus dem Jahre 1890 herrührenden Abschlüssen beruhte, die erhebliche Vermehrung der gefahrenen Achs- und Lokomotivkilometer und die damit verbundene Vermehrung der Ausgaben für Lokomotivheizkohle, Fahrgelder, Schmiermaterial und dergl. und endlich die nicht abweisbare grössere Menge von Reparaturen an Betriebsmitteln, die sich lediglich aus dem erwachsenden Bedürfnisse, welches nicht vorherzusehen war, ergab.

Die Vermehrung der gefahrenen Achs- und Lokomotivkilometer ist eine Folge des erheblich gewachsenen Güterverkehrs und der seit dem 1. Juni erfolgten Einstellung zweier neuer von Eisenach bis Lichtenfels und umgekehrt durchgehender Personenzüge.

Im ganzen bleibt, nach Zurechnung des steuerfreien Ueberschusses aus 1890, ein Reingewinn von 295 804 ℳ., welcher nach Abzug der Staatssteuer die Vertheilung einer Dividende von 1,9 % und die Uebertragung eines steuerfreien Ueberschusses von 3 106 ℳ. auf 1892 gestattet.

Für das Jahr 1891 gelangte eine Dividende von 3 % zur Vertheilung.

Die Bauarbeiten zu der Bahn Coburg-Rodach sind im Monat Juni 1891 begonnen und derartig gefördert worden, dass die Betriebseröffnung mit dem 1. Juli d. J. zu erhoffen steht.

Für eine Bahn Liebenstein-Brotterode sind allgemeine Vorarbeiten aufgestellt worden, welche gegenwärtig dem für Anstrebung dieser Bahnlinie bestehenden Komitee vorliegen. Das Ergebniss der Vorarbeiten lässt kaum eine Verwirklichung des Planes erwarten, da die Anlagekosten einen sehr hohen Betrag erreichen werden.

Das Projekt einer Verbindung der Werra-Eisenbahn mit dem südlichen Theile des Thüringer Waldes und zwar mittelst einer Linie von Sonneberg nach Stockheim ist seit Jahresfrist nicht weiter verfolgt worden, weil die Voraussetzungen, unter denen die Organe der Verwaltung sich geneigt erklärten, zum Zustandekommen des Unternehmens mitzuwirken, noch nicht erfüllt worden sind.

Ermsthal-Bahngesellschaft (Württembergische Privatbahn): Generalversammlung.

Der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1891, dessen Mittheilung wegen der aus demselben ersichtlichen günstigen Betriebsergebnisse von der am 25. Mai d. J. stattgehabten Versammlung mit Befriedigung aufgenommen wurde, zeigt eine erfreuliche Zunahme des Personen- und Güterverkehrs, der Bruttoertrag und der Betriebsüberschuss eine dementsprechende höhere Ziffer als im Vorjahr. Letzterer beträgt 94 745,17 ℳ., der Reingewinn nach Abzug der zur Amortisation und Verzinsung der Prioritätsanleihe erforderlichen Summe 61 977,67 ℳ. Derselbe kommt nach den gefassten Beschlüssen wie folgt zur Verwendung: Die Aktionäre erhalten 5 % Dividende = 30 ℳ. für die Aktie, vermehrt werden der Erneuerungsfonds um 5 927,76 ℳ., der ausserordentliche Reservefonds um 6 050,47 ℳ., der Beamten-Pensions- und Unterstützungsfonds um 6 500 ℳ., auf neue Rechnung werden 4 499,44 ℳ. vorgetragen. Durch diese Rücklagen hat sich der Stand sämmtlicher Reserven einschl. Schuldentilgung auf den Betrag von 225 404,17 ℳ. erhöht = 29 % des Aktienkapitals.

Elektrische Strassenbahn in Breslau.

Am 9. d. Mts hat sich in Breslau die Aktiengesellschaft „Elektrische Strassenbahn Breslau“ mit einem Grundkapital von 3 150 000 ℳ. konstituirt. Der Sitz der Gesellschaft ist Breslau.

Aus Bayern.

Pfälzische Eisenbahnen.

⊙ Das unter dem 20. Mai d. J. sanktionirte Gesetz, betr. die Herstellung von Eisenbahnen lokaler Bedeutung in der Pfalz, lautet:

Art. 1. Die Staatsregierung ist ermächtigt, für den Fall der Herstellung: 1. einer Lokalbahn von Lauterecken über Meisenheim nach Staudernheim für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 3,8 Millionen Mark, 2. einer Lokalbahn von Grünstadt nach Offstein für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 538 000 ℳ., 3. einer Lokalbahn von Ebertsheim nach Hettenleidelheim für ein Bau- und Einrichtungskapital im Maximalbetrage von 450 000 ℳ. einen jährlichen Zinsertrag bis zu 4 % vom Tage der Vollendung und Eröffnung jeder einzelnen neuen Bahnlinie bis zum 31. Dezember 1904 zu gewährleisten, oder statt dieses Zinserträgnisses einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem 4 % Zins der festgesetzten Bau- und Einrichtungskapitalien entsprechenden Höhe sicher zu stellen.

Art. 2. Mit der baulichen Ausführung der im Art. 1 unter Ziffer 2 genannten Lokalbahn ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zubehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei der bauführenden Eisenbahngesellschaft zur Verfügung gestellt ist. Hinsichtlich der unter Ziffer 1 und 3 aufgeführten Lokalbahnen ist mit der baulichen Ausführung erst dann vorzugehen, wenn die von der Königlichen Staatsregierung für angemessen und genügend erachteten Mindestleistungen der Interessenten erfüllt sind oder deren Erfüllung durch rechtsverbindliche Verträge sicher gestellt sein wird.

Das weiter dd. 20. Mai d. J. sanktionirte Gesetz, die Pfälzischen Bahnen betreffend, lautet: Einziger Artikel. Behufs der Herstellung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten und -Anlagen auf den Pfälzischen Eisenbahnen mit gesetzlich beschränktem Bau- und Einrichtungskapitale und für Rechnung derselben, dann behufs der Vermehrung und Verbesserung des Fahrmaterials, der Beschaffung von Werkstätteeinrichtungen, dann der Erweiterung und Ergänzung des Telegraphennetzes der Pfälzischen Eisenbahnen wird die Königliche Staatsregierung ermächtigt, für ein Maximalkapital von 7 889 000 ℳ. einen jährlichen Zinsertrag in der Maximalhöhe von 4 % bis zum 31. Dezember 1904 zu gewährleisten, oder statt dieses Zinsertrages einen Ueberschuss der Betriebsrente in einer dem 4 % Zins aus diesem Kapitale entsprechenden Grösse sicher zu stellen.

Gesetz, betreffend die Herstellung von Bahnen lokaler Bedeutung.

Dieses unter dem 26. Mai d. J. sanktionirte Gesetz lautet:

Art. 1. Der gemäss Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882, die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend, aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für die Herstellung der nachstehend aufgeführten Bahnen lokaler Bedeutung wird festgesetzt: 1. für eine Lokalbahn von Traunstein nach Ruhpoldung auf 800 600 ℳ., 2. für eine Lokalbahn von Laufen nach Tittmoning

auf 1 117 300 ℳ, 3. für eine Lokalbahn von Grafing nach Glonn auf 546 200 ℳ, 4. für eine Lokalbahn von der Station Wolnzach nach Mainburg auf 1 101 000 ℳ, 5. für eine Lokalbahn von Straubing nach Konzell auf 2 725 400 ℳ, 6. für eine Lokalbahn von Cham nach Waldmünchen auf 1 183 700 ℳ, 7. für eine Lokalbahn von Bodenwöhr nach Neunburg v/W. auf 701 300 ℳ, 8. für eine Lokalbahn von Bayreuth nach Warmensteinach auf 1 162 400 ℳ, 9. für eine Lokalbahn von Neuenmarkt nach Goldmühle auf 854 000 ℳ, 10. für eine Lokalbahn von der Station zur Stadt Selb mit Flügelbahn zur Ludwigsmühle auf 334 200 ℳ, 11. für eine Lokalbahn von Breitengüssbach nach Maroldsweisach auf 1 818 000 ℳ, 12. für eine Lokalbahn von Erlangen nach Herzogenaurach auf 603 400 ℳ, 13. für eine Lokalbahn von Wiklesgreuth nach Windsbach auf 643 300 ℳ, 14. für eine Lokalbahn von Langenzenn nach Wilhermsdorf auf 303 600 ℳ, 15. für eine Lokalbahn von der Station Schnaittach nach Simmelsdorf-Hüttenbach auf 589 500 ℳ, 16. für eine Lokalbahn von Kempten nach Pfronten auf 1 802 200 ℳ, 17. für eine Lokalbahn von Dinkelscherben nach Thannhausen auf 767 500 ℳ, 18. für eine Lokalbahn von Kellmünz nach Babenhausen auf 562 300 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 17 635 900 ℳ.

Art. 2. Mit der baulichen Ausführung der in Art. 1 genannten Lokalbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigenthum überwiesen oder demselben zur Bestreitung der Grunderwerbungskosten eine reale Sicherung geboten sein wird.

Art. 3. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgesetzten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Anlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Bahnen an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Gesetz, betreffend den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den im Betriebe befindlichen Bayerischen Staatseisenbahnen.

Dieses unter dem 26. Mai d. J. sanktionirte Gesetz lautet wie folgt:

Art. 1. Der Bedarf wird festgesetzt: 1. für Erweiterung des Bahnhofes Eger auf 1 438 000 ℳ, 2. für Herstellung eines Verbindungsgeleises von Fürth nach Dutzendteich, sowie Grunderwerbung zur späteren Anlage eines Central-Rangirbahnhofes und Güterbahnhofes Nürnberg und Einführung sämmtlicher Streckengeleise in einen Central-Rangirbahnhof auf 5 048 000 ℳ, 3. für Einrichtung der Weichen- und Signalcentralisirung, sowie Umbauten auf einer weiteren (IV.) Stationsgruppe auf 2 947 000 ℳ, 4. für Erweiterung mehrerer Stationsanlagen und für Stationseinrichtungen auf 3 779 500 ℳ, 5. für Herstellung einer elektrischen Beleuchtungsanlage im Bahnhofe Gemünden auf 246 000 ℳ, 6. für Verbesserung, Ergänzung und Vermehrung elektrischer Bahnbetriebs-Einrichtungen auf 367 000 ℳ, 7. für Vermehrung der Stations- und Strecken-Signalvorrichtungen, sowie der hierzu erforderlichen elektrischen Einrichtungen auf 364 000 ℳ, 8. für Herstellung von Wege-Unter- und -Ueberführungen an Stelle schienengleicher Ueberfahrten auf 370 000 ℳ, 9. für Beschaffung von Unterkunftsräumen für Ablöswärter, Erweiterung und Neubau von Wärterhäusern mit Zubehör auf 660 000 ℳ, 10. für Errichtung einer IV. Centralwerkstätte auf 4 365 000 ℳ, 11. für Erweiterung von Werkstättenanlagen und maschinentechnische Erfordernisse auf 546 000 ℳ, 12. für Erbauung von Arbeiterwohnungen bei den Centralwerkstätten München, Nürnberg und Regensburg auf 640 000 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 20 770 500 ℳ.

Art. 2. Der Königliche Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung des in Art. 1 festgestellten Bedarfes ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen zu versicherndes Staatsanlehen in gleichem Betrage aufzunehmen. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Von Zeit der Vollendung der in Art. 1 bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung des Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Aus Russland.

Die Verkehrsergebnisse im Februar 1892,

welche soeben von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten publizirt worden sind, weisen die folgenden Daten auf. Im Berichtsmonate befanden sich in Russland überhaupt im Betriebe (ausschl. Finnland mit 1 759 Werst und Transkaspien mit 1 343 Werst) 27 361 (27 238)*) Werst.

Der Personenverkehr auf sämmtlichen Bahnlinien ergibt die folgende Frequenz:

Es wurden befördert: überhaupt 2 657 993 (2 261 302) Personen, davon auf Staatsbahnen 598 365 (492 210) Personen, auf Privatbahnen 2 059 628 (1 769 092) Personen.

Im Güterverkehr gelangten zur Beförderung: überhaupt 293 769 000 (297 960 000) Pud, davon auf Staatsbahnen 90 009 000 (80 200 000) Pud, auf Privatbahnen 203 760 000 (217 760 000) Pud.

Diesem Verkehre stehen an Einnahmen gegenüber: auf sämmtlichen Bahnen 20 594 751 (22 241 439) R., davon entfallen auf die Staatsbahnen 6 469 541 (6 641 539) R., auf Privatbahnen 14 125 210 (15 599 900) R.

Für die beiden ersten Monate des laufenden Jahres haben sich die Verkehrsergebnisse wie folgt gestaltet: es wurden auf dem gesammten Eisenbahnnetze befördert überhaupt 5 334 100 (4 645 056) Personen, davon auf den Staatsbahnen 1 193 621 (1 007 041) Personen, auf den Privatbahnen 4 140 479 (3 638 015) Personen.

Transportirt wurden überhaupt: 588 481 000 (566 560 000) Pud, davon auf den Staatsbahnen 175 846 000 (144 644 000) Pud, auf den Privatbahnen 412 635 000 (421 916 000) Pud.

Es betrugen die gesammten Einnahmen: 42 032 516 (43 152 972) R., davon entfielen auf die Staatsbahnen 13 201 839 (12 430 983) R., auf die Privatbahnen 28 830 677 (30 721 989) R., d. h. für 1 Werst Bahnlänge sind vereinnahmt worden: überhaupt 1 536 (1 584) R., bezw. auf den Staatsbahnen 1 270 (1 196) Rubel, auf den Privatbahnen 1 687 (1 810) R.

Eine Vergleichung der letzten 6 Jahre gegen das Vorjahr ergibt:

Vom 1. Januar bis zum 1. März	Eisenbahnnetz Werst	Gesammteinnahme R.	Wersteinnahme R.	Befördert Personen	Befördert Frachtgut Pud
1887 .	24 508	40 317 682	1 645	4 177 676	519 528 000
1888 .	25 367	40 084 589	1 500	4 081 512	513 412 000
1889 .	26 133	38 727 347	1 823	4 511 920	550 779 000
1890 .	26 554	40 742 444	1 534	4 775 350	533 182 000
1891 .	27 238	43 152 972	1 584	4 645 056	566 580 000
1892 .	27 361	42 032 518	1 536	5 334 100	588 481 000

Wenngleich die Einnahmen um etwa 1 Million Rubel gegen das Vorjahr zurückgegangen sind, so sind dieselben doch nur vom Jahre 1891 übertroffen, andererseits ist aber die geleistete Arbeit, der Transport nicht unwesentlich grösser und übertrifft in dieser Beziehung das Jahr 1892 alle vorhergegangenen.

Auf den Finnländischen Bahnen wurden im Februar befördert: 93 351 (92 387) Personen, 4 868 000 (5 477 000) Pud Güter und wurden dafür vereinnahmt 239 445 (226 605) R. Vom 1. Januar bis Ende Februar wurden 203 923 (202 809) Personen und 8 888 000 (10 237 000) Pud Güter befördert und dafür vereinnahmt 475 605 (465 606) R., d. h. für 1 Werst Bahnlänge 271 (265) R.

Kursk-Charkow-Asow: Station Rostow Asowski (Gnilowskaja).

Mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten ist die Station „Gnilowskaja“ der Kursk-Charkow-Asower Bahn in „Rostow Asowski“ umbenannt worden.

Bestrafung von Privateisenbahn-Beamten zur Zeit eines Krieges.

Ein Allerhöchst bestätigtes Reichsraths-Gutachten vom 28. April d. J. setzt fest, dass zur Zeit eines Krieges für diejenigen Eisenbahnbeamten, welche nicht im Staatsdienste stehen, die nachfolgenden Strafen, denen Staatsbeamte unterworfen werden, umzuwandeln sind und zwar:

1. Die Ausschliessung aus dem Dienste — in Gefängnisshaft von 4—8 Monaten;
2. Removirung vom Amte — in Gefängnisshaft von 2—4 Monaten und
3. Abzug von der Dienstzeit beim Avancement, ein Verweis mit Eintragung in die Dienstliste — in Arrest von 7 Tagen bis 3 Monaten.

*) Die in ( ) stehenden Zahlen sind die bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1891.

Beförderung der Aviszettel

Eine Cirkularvorschrift des Eisenbahndepartements vom 28. April d. J. gestattet den Eisenbahnverwaltungen, welche sich in Städten befinden, in denen Stadtpostverbindungen bestehen, an Stelle der durch Boten auszutragenden Aviszettel sich der Stadtpost bedienen zu dürfen, namentlich in dem Falle, dass der Empfänger mittelst Postkarte anfragt, ob die erwartete Sendung schon eingetroffen ist und zur Antwortertheilung eine bezahlte Postkarte anfügt. Das Departement erhofft hiervon eine Beschleunigung des Avisirungsverfahrens.

Ministerialerlass, betreffend Feststellung des Bedürfnisses an Schienen usw.

Ein Befehl des Ministers der Verkehrsanstalten vom 8. Mai d. J. konstatirt, dass die Erfahrung gelehrt habe, dass infolge des Umstandes, dass gemäss Allerhöchsten Befehles vom 26. Juni 1887 das Bedürfniss an Schienen und Schienenbefestigungsgegenständen bei der sogen. Herbstrevision der Bahnen seitens der örtlichen Regierungsinspektion in Gemeinschaft mit dem Betriebsdirektor festgestellt werden soll, sehr häufig die Gegenstände von den Fabriken sehr verspätet geliefert werden, so dass eine Störung in dem regelmässigen Gange der Remonte leicht eintritt, und ordnet infolge dessen an:

1. das Bedürfniss an Schienen und Schienenbefestigungsgegenständen nicht bei der Herbstrevision, sondern bei der Frühjahrsrevision der Bahn für das nächste Betriebsjahr zu konstatiren;
2. die Regierungsinspektoren zu beauftragen, sofort nach beendeter Frühjahrsrevision dem Departement mitzutheilen, wieviel an Schienen und Schienenbefestigungsgegenständen erforderlich sein wird, und
3. den Eisenbahnverwaltungen aufzutragen, bei der nächstfälligen Generalversammlung in Antrag zu bringen, dass dieselbe die Direktion bevollmächtige, auch bevor von der Generalversammlung das Budget für das nächste Jahr bestätigt worden ist, die erforderlichen Schienen und Schienenbefestigungsgegenstände in Bestellung geben zu dürfen.

Projekte und projektirte Fusionen.

Unter dem Präsidium des Gehilfen des Ministers der Verkehrswege, Geheimrath Iwaschtschenkow, ist eine Kommission zusammengetreten für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen der Wolga und dem Schwarzen Meere.

Wie wir erfahren, ist die Frage von einer Vereinigung der Verwaltung der Fastowobahn mit der der Südwestbahnen angeregt worden, da diese Bahn seit 1888, wo das Gros der Aktien in die Hände Holländischer, Belgischer und Deutscher Kapitalisten überging, schlechte Geschäfte macht.

Die Nachricht ist im grossen und ganzen nicht sehr auffallend, da die Stellung, welche die Südwestbahnen einnehmen, es sehr wohl denkbar machen, dass derartige Wünsche für sie nicht unerreichbar wären. Eigenthümlich ist nur der Grund, der als Vorwand gewählt werden soll.

Die Strecke zwischen Ssinelnikowo und Nishnedneprowsk an der Losowaja-Ssewastopolbahn (42 Werst) soll vom Fiskus erworben werden.

Binnen kurzem soll die Frage von der Anlage Chersoner Zweigbahnen, d. h. der Linie Uman-Golta-Beresowka-Odessa mit einer Abzweigung nach Nikolajew entschieden werden. Das Projekt steht im Zusammenhang mit dem Projekt der Linie Dolinskaja-Odessa, via Beresowka.

Das Projekt der Linie Kertsch-Feodossia, die strategische Bestimmung hat und für Rechnung der Krone gebaut werden soll, wird demnächst endgültig entschieden.

Personalien: Oberst von Wendrich.

Der Oberst von Wendrich ist zum Generalinspektor sämmtlicher Bahnen Russlands ernannt worden.

Verschiedenes.

Festgruss an Budapest.

Gesprochen bei dem Diner der Europäischen Fahrplankonferenz im grossen Saale der Redoute zu Budapest am 1. d. Mts. von Adolf Pernwerth von Bärnstein, Königlich Bayerischem Ober-Regierungsrath und Vorstand der Betriebsabtheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Frau Europa hat entsendet heut' zum Magyarenland
Ihre Söhne, die da weben an dem grossen Völkerband',
Das, aus Eisen, unzerreissbar, ihre Lande all' umschlingt
Und zu deren fernsten Enden als ein Quell des Segens dringt.
Und die Söhne haben emsig hier gepflogen ernsten Rath,
Wie des Eisenbandes Segen werde mehr und mehr zur That;
Mög's zum Völkerglücke dienen, was wir schufen im Verein
Und der Genius des Jahrhunderts mög' mit uns'rem Werke sein!

„Nach der Arbeit gilt's zu feiern" sagt das Sprüchwort, kurz und gut,
D'rum, willkommen, Herrn Kollegen, jetzt beim edlen Traubenblut: —
Süd und Nord soll hier sich finden, West und Ost sich traulich nah'n,
Eng're Maschen stets zu flechten, Zielpunkt ist's der Eisenbahn!

Was uns eine, was uns trenne, ein Gedanke doch durchglüht,
All' Ihr werthen Herrn Kollegen, mächtig heut' uns das Gemüth: —
Dir gilt er, die uns're Herzen all' bestrickt mit süsser Macht,
Budapest, gastfreie Stätte, voll von Schönheit, voll von Pracht!

Doch, was uns im Busen woget, kleidet's nun in Worte ein,
Ob Germanisch, ob Romanisch oder Slavisch diese sei'n:
Mir, dem Bayern, aber gönnet, dass ich Euer'm Jubelchor,
Tiefbewegt im Grund der Seele, nun den Festgruss spreche vor.

Denn, der diesen Gruss nun bietet, Pest, der Magyarenstadt,
Einen Rest Magyarenblutes selbst er in den Adern hat —
Von dem Urahn, der vor Alters haust' im Magyarenland',
Bis er draussen in dem Reiche eine neue Heimath fand. *)

Höher schlagen mir die Pulse jetzt in dieser Festesstund',
Höher auch, Ihr Herrn Kollegen, rings im frohbewegten Rund'
Lasst uns d'rum die Becher heben, voll von Ungarns Feuerwein
Und bei ihrem hellen Läuten stimmt in meinen Festgruss ein:

Dir, der stolzen Metropole in dem schönen Ungarland,
Wie ein Zauber hingegossen an der blauen Donau Strand,
D'rin so Liebes und so Gutes heut' uns allen ward zu theil,
Budapest, Juwel der Städte, dreimal tön' Dir Hoch und Heil.

Die Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes zu Jena.

Und in Jene ist es bene. Einer freundlichen Einladung der Saale-Eisenbahngesellschaft folgend, hatte sich der Verkehrsverband zur Hauptversammlung in Jena am 10. und 11. d. Mts. eingefunden. Man wohnt hier auf klassischem Boden, in dem Hause in welchem man wohnt, haben, wie die angebrachten Inschriften beweisen, Dr. Martin Luther, Goethe, Schiller, Reuter gewohnt und erinnere an die klassische Zeit der Deutschen Litteratur. Die geschäftliche Seite der Hauptversammlung befasste sich mit der Beseitigung des Verschleppungs-Uebereinkommens als unzeitgemäss und dem Wesen der Eisenbahnen überhaupt nicht entsprechend. Ein Antrag, betreffend Beförderung leerer Privatkesselwagen wurde dem Ausschusse überwiesen und Verbesserung des Uebereinkommens, betreffend Regelung von Fahrgeldentschädigungs-Reklamationen, des besten, was der Verein in letzter Zeit geschaffen, beschlossen. Bei dem folgenden Festessen im „grauen Bären" (hier gibt es keine Französischen Gasthoftsnamen) wurde folgendes Lied gesungen:

Verkehrsverbands-Lied.

Melodie: „Strömt herbei, ihr Völkerschaaren."

Eilt herbei, ihr Herrn und Meister
Von der Bahn im Deutschen Land,
Lasst erschall'n das Lob der Geister
Im Verkehr und im Verband!
Von der Weichsel bis zur Saale
Von dem Neckar und vom Rhein
Lasst euch nieder hier im Thale
Beim Gesang und bei dem Wein.

---

*) Der Familienüberlieferung des Verfassers gemäss lebten dessen Vorfahren ursprünglich — bis gegen Ende des 14. Jahrhunderts — unter dem Namen „Peremberta" in Ungarn.

Lasst uns singen heut und preisen,
Was die Einigkeit vollbracht,
Hat uns doch der Arm von Eisen
Mit dem Blut so stark gemacht.
Sah'n wir rings zur Kraft gestalten
Sich das Reich in grosser Zeit
Und die Bruderhand entfalten
Deutsche Macht und Herrlichkeit!

Und die alte Deutsche Eiche
Sprosst im Lenze wieder neu,
Zu dem Kaiser, zu dem Reiche
Steh'n die Bahnen fest und treu.
Unser Dampfross sicher zügelt
Noch mit alter Kraft Vulkan,
Hermes führt ihn leichtbeflügelt
Auch den steilsten Berg hinan.

Hält den Daumen auf die Taschen
Auch der Deutsche Michel heut':
Leere Beutel, leere Flaschen
Waren Zeichen jeder Zeit!
Unsern Muth wir nicht verloren,
Fahren lustig durch die Welt,
Leben doch allein die Thoren
Nur dem Mammon, nur dem Geld!

Im Verkehr woll'n wir nicht rasten
Bis zum letzten Athemzug,
Gerne nehmen wir die Lasten,
Die bisher der Nachbar trug.
Nimmer wollen wettbewerben
Wir uns um des Andern Schweiss,
Lassen jeden leben, sterben
Nach Verdienst und Werth und Preis.

Ob wir uns dabei verfahren
Und verschleppen manchen Tropf,
Ob wir leiten fehl die Waaren –
Schliesslich geht's in einen Topf!?
Sind wir alle doch im Heere
Unsres Eisengottes gleich,
Sind wir Diener im Verkehre,
Für das Land und für das Reich.

Ruft der Meister, eilt ein jeder
Von uns auf die Eisenbahn,
Tagelang ruht unsre Feder
Und das Reden fängt dann an.
Also zogen wir nach Jene
An der Saale kühlem Strand,
Singen fröhlich: „Ach, wie schene
Lebt sich's im Verkehrsverband!"

Hans von Windeck.

Die freie Zeit wurde mit Ausflügen in die herrliche Umgebung, Fuchsthurm, Kriegerdenkmal und einer Eisenbahnfahrt nach Rudolstadt ausgefüllt. Durch die liebenswürdige Anregung des Herrn Präsidenten Mirus wurden die Theilnehmer an der Versammlung auch am 11. d. Mts. Abends zu dem Stiftungsfeste der Burschenschaft eingeladen, welches auf dem Eichplatz von den hier hochgeachteteten Burschenschaften Arminia, Germania, Teutonia unter dem herrlichen Denkmal der Burschenschaft gefeiert wurde. Alle schieden in Uebereinstimmung mit den Schlussworten, mit welchen Herr Regierungsrath Dr. jur. Panthel den Sitz der Versammlung bei dem Festmahl feierte: „Stosst an, Jena soll leben, Hurrah hoch!"

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreich.-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Theilweise Aenderung der Kundmachung vom 1. Juni 1892, betreffend Aenderung der Kursdifferenzbeträge. Die Bestimmung unter 1. hat richtig zu lauten:

„Vom 1. Juli 1892 finden die Frachtsätze der Abtheilung d des Tarifs Theil III, Heft 1 (nebst Nachtrag I) unverändert Anwendung.

Wien, am 11. Juni 1892. (1118)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Güterverkehr mit Italien. Güter aus Deutschland, Oesterreich, Belgien und England, welche nach den Handelsverträgen für die Einfuhr in Italien Konventional- oder Meistbegünstigungszölle geniessen, müssen von Ursprungszeugnissen begleitet sein.

Berlin, den 1. Juni 1892. (1119)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Die zwischen den Stationen Osnabrück und Velpe gelegene Haltestelle Lotte, welche bislang nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, wird am 1. Juli d. J. auch für den Güter- und Viehverkehr, mit einstweiliger Ausnahme von Fahrzeugen, eröffnet werden.

Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Haltestelle wird auch eine direkte Abfertigung von Gütern und lebenden Thieren von und nach derselben sowohl im diesseitigen Lokalverkehr wie im Verkehr mit Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen in Wirksamkeit treten.

Die dafür in Anwendung kommenden Frachtsätze sind demnächst bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 10. Juni 1892. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Am 1. Juli d. J. kommt der Nachtrag VI zum Tarifheft 2 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Entfernungen für die in den direkten Verkehr aufgenommenen Sächsischen Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale, Langenhennersdorf und Tanna, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen.

Abzüge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, den 10. Juni 1892. (1121)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife in Kraft. Dieser enthält ausser einer geänderten Bestimmung über die Abfertigung nach Rostock Hafen, neue ermässigte Frachtsätze für die Stationen Holtschitz-Seestadl und Triebschitz der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 11. Juni 1892. (1122)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. Vom 1. k. Mts. ab bis auf weiteres kommen die im Ausnahmetarife für Zinkerze und Schlacken vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen sowie die im Ausnahmetarif für frisches Obst vom 15. September 1891 aufgeführten Kursdifferenzen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen in Abzug.

Breslau, den 13. Juni 1892. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Theil II Heft 1 vom 1. Oktober 1890 nebst Nachträgen. Vom 1. k. Mts. ab bis auf weiteres gelangen nicht mehr die Kurszuschläge unter d, sondern diejenigen unter c zur Anwendung.

Breslau, den 13. Juni 1892. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) von Stahlhammer nach Hamburg B. bezw. Altona in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Höhe von 2,39 ℳ bezw. 2,42 ℳ für 100 kg in Kraft.

Altona, den 11. Juni 1892. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die nach dem **Deutsch-Russischen Ausnahmetarif** 1a Theil I und II, dem Getreidetarif für den Libau-Romnyer Verkehr Theil I und II und dem Getreidetarif für den Kursk-Kiewer Verkehr Theil I und II zur Beförderung kommenden Mehl- und Grützesendungen tritt vom heutigen Tage ab eine Ermässigung in der Weise ein, dass die Bestimmungsstation bei der Auslieferung der Sendungen bezw. Frachtzahlung des Empfängers von der auf die Russischen Strecken entfallenden tarifmässigen Fracht 10 % in Abzug bringt und diesen Betrag dem Empfänger zurückerstattet. Die Fracht für die Russischen Strecken bezüglich der Theile II der in Rede stehenden Tarife sind aus diesen (ab

Schnittpunkt östlich) zu ersehen. Was die Theile I anbetrifft, so sind die Frachtsätze ab Wirballen östlich bei den Güter-Abfertigungsstellen in Königsberg, Memel und Pillau zu erfahren.

Bromberg, den 6. Juni 1892. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessische Eisenbahnen. In den Gütertarifen für den Hannover - Oberhessischen, Frankfurt a/M. - Oberhessischen, Main-Neckar-Oberhessischen und Oberhessisch - Hessischen Verkehr hat die Position „Schnittholz" im Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II eine anderweite Fassung erhalten, worüber die Güterabfertigungen Auskunft ertheilen.

Giessen, den 2. Juni 1892. (1127)
Grossh. Direktion.

Sächsisch-Ungarischer Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 10. d. Mts. wird veröffentlicht, dass vom 1. Juli d. J. an auch die Kursunterschiede zu dem Ausnahmetarife 16 (Heft 1 und 4) für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus aus Bosnien und Serbien von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden.

Dresden, am 14. Juni 1892. (1128)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen bis auf weiteres neben den Frachtsätzen (Klassen - Ausnahmetarife) des Theils II Heft I und II vom 1. Juni bezw. 1. Juli 1887 die Kürzungsbeträge der Kürzungstabelle A als Kurszuschläge des Kurses c und neben den Frachtsätzen der Nachträge II—IV zum Theil I Heft I und Nachtrag III und IV zum Tariftheil II Heft II die Kurszuschläge des Kurses c zur Anwendung.

Köln, den 15. Juni 1892. (1129)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Theil III Tarifheft Nr. 2 vom 1. September 1890. Ab 1. Juli 1892 gelangen bis auf weitere Verlautbarung die Frachtsätze der Tariftabelle IV zur Anwendung.

München, den 11. Juni 1892. (1130)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband, Theil III, Tarifhefte Nr. 1 und Nr. 2 vom 1. September 1890. Ab 1. Juli 1892 gelangen bis auf weitere Verlautbarung die Frachtsätze der Tariftabelle IV zur Anwendung.

München, den 11. Juni 1892. (1131)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli l. J. tritt zu Theil II, Heft 1 der **Bayerisch - Schweizerischen Gütertarife** vom 1. September 1891 ein Anhang in Kraft, welcher die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Werra-Eisenbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn andererseits enthält.

München, den 8. Juni 1892. (1132)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. April 1891 (Theil II, Heft Nr. 2 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1892 gelangen für die Beförderung von Eisenbahnschienen, eisernen Schwellen und Schienenbefestigungsmitteln in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung.

Von	nach	
Diedenhofen	Heilbronn	118 ℳ
Stieringen-Wendel	„	92 „

für 100 kg.

München, den 8. Juni 1892. (1133)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. Juli l. J. tritt für die Beförderung von Getreide usw. ab Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nach Stationen der Kgl. Württembergischen und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Umschlag in Wien und Passau ein neuer Ausnahmetarif Nr. II in Kraft, durch welchen der Ausnahmetarif Nr. II vom 1. August 1886 sammt Nachträgen usw. aufgehoben wird. Soweit die seitherigen Sätze erhöht oder nicht durch neue ersetzt werden, gelten dieselben noch bis zum 15. August 1892.

München, den 9. Juni 1892. (1134)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 1. Juli l. J. kommt zum Ausnahmetarif Nr. I für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Oktober 1891 der III. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser der Einbeziehung der Bayerischen Lokalbahnstationen Wolfratshausen und Zirndorf die Bestimmung enthält, dass die Kursdifferenzen vom 1. Juli l. J. an von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden.

München, den 6. Juni 1892. (1135)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli 1892 treten in Kraft:

a) Nachtrag V zum Tariftheil II Heft I vom 1. Juni 1887. Preis 0,40 ℳ. oder 0,24 fl.,
b) Nachtrag V zum Tariftheil II Heft II vom 1. Juli 1887. Preis 0,10 ℳ. oder 0,05 fl.,
c) ein neuer Seehafen - Ausnahmetarif Theil II Heft III — Verkehr Oesterreich - Belgien. Preis 0,40 ℳ. oder 0,24 fl.,
d) ein neuer Seehafen - Ausnahmetarif Theil II Heft IV — Verkehr Ungarn-Belgien. Preis 0,30 ℳ. oder 0.18 fl.

Die Nachträge enthalten Aenderung der Kurszuschläge bezw. geänderte Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmetarife; neue Ausnahmetarife, Aufhebung von Ausnahmefrachten, Aufnahme der Station Löwen der Belgischen Bahnen, Aenderung der Stationsnamen Wien (Westbahnhof) und Wien (Kaibahnhof) D. U. B. in Wien K. E. B. beziehungsweise Wien-Donaukaibahnhof und Aufhebung der sämmtlichen Frachten für Klosterneuburg.

Durch die neuen Seehafen-Ausnahmetarife werden diejenigen vom 1. Juni bezw. vom 1. Juli 1887 aufgehoben. Soweit jedoch für einzelne Artikel bezw. Verkehrsbeziehungen Frachtsätze in Wegfall kommen oder aber Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze der Tarife aus dem Jahre 1887 noch bis zum 12. August d. J. in Gültigkeit. Letzteres gilt auch hinsichtlich der oben unter a und b bezeichneten Nachträge.

Nähere Auskunft ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder Stationen zu erfragen.

Köln, den 15. Juni 1892. (1136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die Position „Schnittholz" im Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II erhält für den diesseitigen Lokalverkehr die nachfolgende, eine erweiterte Anwendung des Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung mit sofortiger Wirkung:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet,
a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter."

Strassburg, den 8. Juni 1892. (1137)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 20. d. Mts. treten für den Verkehr von der Station Langschede des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Königshofen und Strassburg der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II in Kraft

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 12. Juni 1892. (1138)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks zum Hochofenbetrieb vom 15. September 1891. Am 15. d. Mts. erscheint zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag III, welcher u. a. Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Laubuseschbach und Rohnstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Berichtigungen enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 11. Juni 1892. (1139)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Vom 23. Juli d. J. n. St. finden die Getreidefrachtsätze von Stationen der Tambow - Saratowbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel auf Sendungen Eicheln von Stationen dieser Bahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr nur noch Anwendung über die Routen Koslow - Graesi - Orel - Brjansk-Brest-Grajewo und über Koslow-Rjask-Wiasma-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo und nicht mehr über die Route Wiasma-Brest-Grajewo. (H&V1140)
Direktion.

Saarkohlen - Verkehr mit Elsass - Lothringen. Vom 1. d. Mts. ab werden von den Saarkohlen - Stationen Kohlensendungen nach den neueröffneten Reichsbahn-Stationen Hessen und Vallerysthal-Dreibrunnen zu den für die Stationen Arzweiler bezw. Gundershofen bestehenden Sätzen abgefertigt.

Köln, den 10. Juni 1892. (1141)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer und Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, sowie Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichischer Koks-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird infolge Sinkens des Kurses der Oesterreichischen Geldwährung der grösste Theil der in den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre enthaltenen Frachtsätze um geringe Beträge ermässigt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 12. Juni 1892. (1142)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güter-Verkehr Köln (linksrheinischer)-Oberhessen. Am 15. Juni d. J. tritt der 7. Nachtrag zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch.) und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1889 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Daufenbach, Kreuzau, Lendersdorf und Merchweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch.), sowie Aenderungen und Ergänzungen zu II B „besondere Tarifvorschriften", II D b „Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen" und zu II F b „Ausnahmetarife".

Die Entfernungen für Merchweiler treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 12. Juni 1892. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnverband. Aufhebung von Tarifen. Infolge der durch die Verstaatlichung der Ungar. Linien der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft veranlassten Aufhebung des Tarifes „Theil II — Heft 1" für den Güterverkehr zwischen den Oesterr. Stationen und den Stationen der ehemaligen Ungarischen Linien dieser Gesellschaft (vide Publikation im Verordn.-Blatt Nr. 61 ex 1892 Seite 939) gültig vom 1. Dezember 1888, werden mit 31. Juli l. J. nachstehende Tarife des in rubro genannten Verbandes ausser Kraft gesetzt, und zwar:

a) der Tarif Theil II — Heft 1, gültig vom 1/2. 1884 sammt den dazu gehörigen Nachträgen I — XI,
b) die Tarife Theil II — Heft 1 A, 2 A und 3 A gültig vom 15/10. 1890,
c) die Tarife Theil III — Heft 1 und 2, gültig vom 1/1. 1885 sammt den dazu gehörigen Nachträgen I—VI,
d) der Tarif Theil III — Heft 3, gültig vom 1/2. 1885 sammt den dazu gehörigen Nachträgen I—III,
e) die Kartirungssätze zu den Tarifen Theil III — Heft 1 und 2, sowie zu dem Tarif Theil III — Heft 3, gültig vom 1/9. 1891.

Insoweit die vorstehenden Tarife mit 1. August l. J. nicht durch neue Tarife ersetzt werden, erfolgt die direkte Kartirung in den betreffenden Relationen im Sinne der Publikation im Verordnungsblatt Nr. 15 ex 1892 Seite 250.

Wien, am 12. Juni 1892. (1144)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn). Am 1. Juli 1892 tritt in Wirksamkeit:

a) der Nachtrag III zum Tarif Theil II Heft 3, enthaltend: Aufnahme der Station Altona in den Tarif, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 22 (Mehl und Mahlprodukte), ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 (Kleie) und Berichtigungen bezw. Ergänzungen,
b) der Nachtrag II zum Tarif Theil II Heft 4, enthaltend Aufnahme der Station Altona in den Tarif, Aufnahme des Artikels „Knochenfett" in den Ausnahmetarif Nr. 3, Aufnahme des Artikels „Cajotarinde" in den Ausnahmetarif Nr. 13 und Berichtigungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 11. Juni 1892. (1145)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Chemin de fer Grand Central Belge. L'Administration vient de publier un 8e supplément au tarif général applicable aux marchandises etc. à transporter entre ses gares Belges, d'une part, ses gares Néerlandaises et Aix la Chapelle, d'autre part.

Bruxelles, le 10 Juin 1892. (1146)
Le Directeur du Service Commercial.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1892 kommt der V. Nachtrag zum „Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatz- und Tarifbestimmungen für die Eisenbahnen Deutschlands mit den besonderen Zusatzbestimmungen und Lokaltarifen der K. B. Staatseisenbahnen — Heft I Beförderung von Personen und Reisegepäck — vom 1. Januar 1890" zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der Bayerischen Zusatzbestimmungen a 3 und b zu § 10 des Betriebsreglements, betreffend die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten und die Benutzung von Fahrkarten zur Fahrt über andere als die darauf vorgedruckten Strecken.

München, den 10. Juni 1892. (1147)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

---

4. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von

10 Stück Güterzugslokomotiven mit Schlepptendern und
4 Stück Tenderlokomotiven.

Die maassgebenden Bedingungen, Grundzüge und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum

11. Juli l. J.

portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 31. Mai 1892. (1148)
Generaldirektion.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von ungefähr 4000 t Lokomotivkohlen für die diesseitige Bahn (beste gemischte Förderkohle mit mindestens 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll durch öffentliche Submission vergeben werden. Die für diese Lieferung, welche im November l. J. beginnen soll, maassgebenden näheren Bedingungen können von unserem Sekretariate zum Preise von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift:

„Lokomotivkohlen-Lieferung für die Main-Neckarbahn"

bis spätestens 20. Juni l. J., Vorm. 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzusenden. Die Angebote müssen insbesondere enthalten:

1. das angebotene Quantum und den Preis pro Tonne frei Waggon Zeche,
2. Angabe der Zeche und Zechenfracht,
3. die Fracht bis Darmstadt, Main-Neckarbahn,
4. Nachweise über Gattung, Qualität, Heizkraft etc. der Kohlen.

Zu dem angegebenen Termine wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Oeffnung der Angebote stattfinden, zu welcher die Bewerber bezw. deren Bevollmächtigte Zutritt haben. Für den Zuschlag wird eine Frist von 3 Wochen vorbehalten.

Darmstadt, den 1. Juni 1892. (1149)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Für die diesseitigen Werkstätten ist der Halbjahresbedarf an

1. Eisen in Stangen (Handels- und Qualitätseisen),
2. Flusseisenblechen,
3. Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht,
4. Kupferblech, Kupferrohr und Messingblech

zu vergeben.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 25. Juni d. J., Abends 6 Uhr, an die

„Magazin-Hauptverwaltung der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen hier", von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Erlegung von 20 ₰ für jede einzelne Nummer und 20 ₰ Rückporto zu entnehmen sind, portofrei einzusenden.

Chemnitz, den 13. Juni 1892. (1150)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden, und zwar:

1. Verkleidungsschrauben, Oeldeckelschrauben, Schliessen,
2. Fusswinden, eiserne, Verschlusszangen, Haltetafeln, gusseiserne, Kontrolnummertafeln, emaillirte, Schlagloth,
3. Schaufeln, verschiedene, Beisszangen, Bohrwinden,
4. Sackkarren, eiserne Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Bügelsägen, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
5. Messing- und Rothgusstheile, bearbeitete,
6. Laternen, Lampen, Brenner, Kupferhütchen,
7. Klempnerwaaren, verschiedene,
8. Terpentinöl, Putzöl, Leinölfirniss, Talg, Wasserglas,
9. Schrot- und Sprossenleitern, Sägeböcke, Hackstöcke, Druckbäume,
10. Steinschlägerbrillen, Signalhörner, Hornringe, Porzellanschilder, Federfächer.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 29. dieses Monats, Abends 6 Uhr, an die

„Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier",

von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Erlegung von 20 ₰ für jede einzelne Nummer und 20 ₰ Rück-

porto zu entnehmen sind, portofrei einzusenden.

Bei Entnahme der Bedingungen sind die Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, näher zu bezeichnen, um die etwa erforderlichen Zeichnungen beifügen zu können.

Chemnitz, den 14. Juni 1892. (1151)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 60 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung je eines Wandkrahnes für Güterschuppen von 1250 kg Tragfähigkeit für die Bahnhöfe Ragnit und Pillkallen, eines Ueberladekrahnes von 5000 kg Tragf. für Bahnhof Neustadt i/Westpr. und eines Ueberladekrahnes von 10000 kg Tragf. für Bahnhof Gnesen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Vertragsbedingungen und 3 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 1,50 ℳ in baar von uns zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im Zimmer Nr. 186 (Verwaltungsgebäude) stattfinden.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

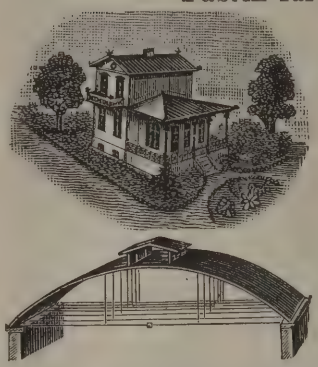
Bromberg, den 5. Juni 1892. (1152J)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Die Inhaber des Deutschen Reichspatentes No. 54310, behandelnd eine
„Kuppelung für Eisenbahnwagen"
wünschen sich behufs Weiterfabrikation nach dem angeführten Patent mit Fabrikanten in Verbindung zu setzen. Dieselben sind auch bereit, das Patent zu verkaufen, Licenzen zu ertheilen, Agenten zu ernennen, oder andere Vorschläge zur Ausführung der Erfindung entgegenzunehmen.
Zur näheren Auskunft und Vorlage von Modellen sind bereit
Brydges & Co.
Ingenieure und Patentanwalte
Berlin NW., Luisenstr. 43/44.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von ⊥ Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Büsscher & Hoffmann
Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.
Filiale: **Breslau,** Flurstrasse 9.
Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

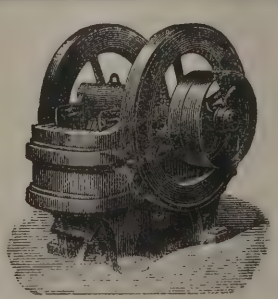
Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.



Grusonwerk
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten:
Steinbrechmaschinen
in bewährter Construction und solidester Ausführung
zur Herstellung von Strassenschotter.
Die gangbarsten Nummern meist vorräthig.
Hartguss-Brechbacken nach mehr als 600 Modellen.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 47

Zeitung des Vereins

1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 25 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, don 18. Juni 1892.

Inhalt:

Universalgeschichte des Handelsrechts. II. (Fortsetzung.)
Stand des Schwedischen Bahnnetzes im Jahre 1891.
Vereinsmittheilungen:
Vereins-Kilometerzeiger.
Rundschreiben.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Veröffentlichung der Wochenausweise bei den Eisenbahnen.
Der Packetverkehr im Eilgut-Sammeldienst.
Das Budget des Ungar. Handelsministeriums und die Ungar. Staatsbahnen.
Neue Lokalbahnen in Steiermark.
Eisenbahn - Vorkonzession in Oesterreich.
Das Kommunikationswesen in Bosnien und der Herzegowina.
Das neue Eisenbahn - Betriebsreglement.
Internationale Fahrplan - Konferenz in Budapest.
Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.
Verhütung der verfrühten Umstellung der Einfahrtswechsel bei Weichensicherungsanlagen.
Generalversammlungen:
der Kaiser Ferdinands-Nordb., der Leoben-Vordernberger E.
Börsenbericht.
Aus der Schweiz:
Aus dem Bericht des Schweizer. Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung in 1891. (Schluss.)
Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb.
Schweizer. Nordostbahn.
Aus Frankreich:
Betriebseröffnungen.
Gemeinnützigkeitserklärung.
Pariser Stadtbahn.
Neue Eisenbahngesellschaft.
Abwickelung der Verstaatlichung der Eisenbahn Clermont-Tulle.
Dynamitbeförderung auf Eisenb.
Ermässigte Beförderung der zu Zollstreitsachen zugezogenen Sachverständigen.
Ruhezeit der Eisenbahnbeamten.
Das neue Lokalbahngesetz.
Nebengebühren- und Ausnahmetarif.
Personalnachrichten.
Aus Grossbritannien:
Der Personenbahnhof Waterloo der Englischen Südwestbahn.
Bau einer Lokomotive in $9^3/_4$ Stunden.
Aus Afrika:
Algerien. Tunesien.
Aegypten. Kongostaat.
Portugiesisch Westafrika.
Kapland. Natal.
Südafrikan. Republik (Transval).
Aus Nordamerika:
Der Empire State Expresszug.
Die in Chicago mündenden Eisenbahnen.
Die Stadt-Hochbahn in Chicago.
Jahresbericht der Canadischen Eisenbahnen.
Aus Südamerika:
Ein grosser Eisenbahnschwindel in Brasilien.
Argentinische Grosse Westbahn.
Eisenbahnen in Venezuela.
Alagoasbahn in Brasilien.
Oberlandesgerichts-Entscheid.:
Erkenntniss vom 16/3. 1891.
Verschiedenes:
Zur Frage der städtischen Verkehrsmittel.
Kohlenstreik in der Grafschaft Durham.
Verwendung des Aluminiums.
Personalnachrichten:
Preuss. Ministerium der öffentl. Arbeiten.
Preussische Staatseisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Eisenbahn-Effektenverkehr.
3. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Universalgeschichte des Handelsrechts

von **L. Goldschmidt.**

II.

(Fortsetzung aus Nr. 44.)

Nachdem in den drei ersten Abschnitten, unter Voranschickung allgemeiner Vorbemerkungen, eine Uebersicht der geschichtlichen Entwickelung des Handelsrechts gegeben und die wirthschaftlichen wie die rechtlichen Grundprobleme erörtert worden sind, verfolgt das Werk — dem dargelegten Plane entsprechend — das Handelsrecht und seine einzelnen Institute in den einzelnen grossen Zeiträumen der Geschichte.

Der vierte Abschnitt schildert

das Handelsrecht der alten Welt.

Soweit die Erinnerung der Menschheit hinaufreicht, haben, neben dem unmittelbaren Güteraustausch zwischen Erzeugern und Verbrauchern, durch „Händler“ oder „Kaufleute“ vermittelte Tauschgeschäfte und seit dem Dazwischentreten des Geldes Kaufgeschäfte, demnächst durch Vermittelung von „Wechslern“ auch Geldgeschäfte stattgefunden. Allmählich entwickeln sich auch Hilfsgeschäfte, insbesondere die Rhederei und das Landfrachtgeschäft, welche allerdings in Folge der Sklavenwirthschaft nur selten zu gewerbemässiger Arbeitstheilung fortschreiten. Der Handel bleibt überwiegend Eigenhandel, meist im Umherziehen. Aus dem Kleinbetrieb bildet sich der Grosshandel, aus dem Handwerk die Fabrik. Auf den vom Handel gebahnten Pfaden entwickelt sich überall höhere Kultur. In den Mittelmeerländern erscheint neben dem Karawanenhandel der Seehandel, Märkte und Messen. Von Asien her überkommen die Mittelmeerländer durch die rührigen Phönicier, deren Erben die Karthager sind, die Schrift, gleiches Mass und Gewicht, das Silber als Tauschmittel.

Die Technik des Seewesens wie des grossen Handelsbetriebes mit Faktoreien und Kolonien wird durch die allmählich mitwirkenden und im Wettkampfe vielfach siegenden Hellenen weiter ausgebildet. Ebenso das Bankwesen und die fabrikmässige Technik des Orients. Schon hier finden wir die Thatbestände des Handels. Die Formulirung der Rechtssätze gehört der Hauptsache nach dem römischen Rechtsgenie.

Nach dieser allgemeinen Uebersicht wendet sich die Darstellung zunächst zu den Aegyptern, den Babyloniern und Assyriern und den Phöniciern. In dieser Hinsicht sind die uns überlieferten Nachrichten sehr dürftig; sie fehlen ganz bezüglich der Phönicier. Nicht Handelsvolk waren die Juden.

Bei den Hellenen — mit den Emporien Korinth, Rhodos, Delos, den sicilischen und unteritalischen Pflanzstätten, auch Massilia und vornehmlich Alexandria — gab es bereits einen zünftig geschlossenen Handelsstand. Das Handelsrecht war aber zum grössten Theile noch ungeschriebenes, flüssiges Gewohnheitsrecht. Einiges Nähere ist über die attischen Rechtszustände bekannt, namentlich über das Klagensystem, die Formlosigkeit der Verträge bei üblicher Schriftlichkeit, das Seedarlehen, das Bankwesen, Inhaber- und Ordrepapiere. Das Seerecht von Rhodos war zu Ciceros Zeit reich ausgebildet, insbesondere die Lehre von der Havarie. Die Zusammenstellungen dieses Rechts gehören der späteren römischen Kaiserzeit an. — Kleinhandel und Handwerk stehen in geringer Achtung. Der vollberechtigte Bürgerstand ist äusserlich unproduktiv. Handel und Gewerbe werden meist von Schutzverwandten, Fremden, Freigelassenen und Sklaven betrieben, allerdings auf Rechnung ihrer Herren, welche sich damit indirekt bereichern. Der Handel ist verachtet. Viel hat zu dieser Anschauungsweise die idealistische Theorie der Philosophen beigetragen. — Weit massvoller, als die himmelstürmende Ideologie des Platonischen Staatsbaues, stellt sich allerdings Aristoteles zu den grossen sozialen Problemen. Aber es ist schwer zu vereinigen, wie der grosse Denker einerseits die Sklaverei als unentbehrlich rechtfertigt, andererseits den Kapitalismus, insbesondere das Zinsennehmen verurtheilt.

Die Auffassung und die Wirthschaftszustände der Römer weichen seit den letzten Jahrhunderten der Republik von den späthellenischen nicht erheblich ab; nur sind die sozialen Unterschiede noch schärfer ausgeprägt. Arbeit und Handel gelten als des Freien unwürdig. Kleinhandel und Handwerk sind nach Cicero schmutzige Gewerbe, der Grosshandel zwar respektabler, aber doch nicht dem Landbau gleich. Die Senatoren sind von der Grossrhederei durch die lex Claudia (218 v. Chr.) ausgeschlossen, leihen aber gewerbemässig auf Zinsen. Die Finanzaristokratie, namentlich der Stand der equites, betreibt nur gewisse Geschäfte, wie Getreide- und Zinsgeschäfte, Kreditgeschäfte mit Fürsten, Provinzen und Kommunen, Staatslieferungen und Pachte öffentlicher Einkünfte.

Rom selbst war ursprünglich keineswegs Handelsstadt. Erst allmählich macht, mit der wachsenden Kriegsbeute und dem massenhaften Sklaven- und Getreideimport, das altbäuerliche Römerthum den Umbildungs-Prozess fortschreitender Hellenisirung durch. Andererseits durchdringt den hellenisirten Orient, als römisches Unterthanenland, immer mehr die feste römische Staats- und Rechtsordnung, und auch der Westen wird in den Kreis der Mittelmeerkultur hineingezogen. Italien bildet den Mittelpunkt des hellenischen östlichen und des lateinischen westlichen Sprachgebietes. Doch ist das Griechische Universalsprache. Später wird das hellenisirte Judenthum zum Hauptträger des Christenthums. Die Kolonien sind vorgeschobene römische Festungen, der Stadt-Staat wird zum Reich. — Mit der Machtentwickelung Roms entfaltet sich sein Geschäftsverkehr. Als Welthauptstadt mit einer unter den Antoninen 2 Millionen übersteigenden Bevölkerung wird Rom ein Verkehrs- und Bankplatz ersten Ranges, Centrum der abendländischen Industrie, besonders des Kunsthandwerks. Das Weltreich, mit Ausschluss Ostasiens alle grossen Handelsvölker und Industrieländer, ungefähr 100 000 Quadratmeilen und über 90 Millionen Einwohner umfassend, bildet ein ungeheures Wirthschafts-, ja Freihandelsgebiet, mit Gewerbefreiheit, Freizügigkeit, verhältnissmässig wenig gestörtem Frieden, einer durch strenge Gesetze garantirten Rechtssicherheit, bewunderungswürdigen Militär- und Handelsstrassen. Das Mittelmeer ist ein römischer Binnensee; überall herrscht römisches Kapital und römischer Unternehmungsgeist. Roms Handel ist wesentlich der damalige Welthandel. Der durch diesen Handel und durch ein zur höchsten künstlerischen Vollendung entwickeltes Handwerk ermöglichte allgemeine Luxus, das durch Konstantin auf Grund vollwichtiger Goldmünze fixirte Reichs-Währungssystem, der Depositen- und Giro-Bankverkehr, die Bazare und Börsen, Lagerhäuser und Docks finden vielleicht erst in der Gegenwart ihres Gleichen. In dem, freilich nur für Staatszwecke geordneten Reichs-Postwesen (cursus publicus) — den Privatverkehr vermitteln Sklaven — wurde eine erstaunliche Schnelligkeit und Präzision erzielt. Riesige Getreideflotten versorgen Rom, später auch Byzanz mit den nothwendigsten Nahrungsmitteln. Die Handelsschifffahrt umfasst alle damals bekannten Meere. Durch Waarenangebot und Transportleistungen vom Tiber bis Südindien einerseits, bis Germanien und Britannien, dem Sudan und dem Tschadsee andererseits werden die Konjunkturen des Grosshandels bestimmt. Itinerarien für Landreisen und See-Kursbücher verzeichnen die üblichen Stationen. Auch kommerziell und nautisch ist Rom eine ordnende und führende Macht.

In Rom konzentrirt sich bereits in catonischer Zeit der Geldreichthum der alten Welt. Einen Mittelstand von Gewerbetreibenden hat es dort, zumal infolge der Sklavenwirthschaft, niemals gegeben. Die Industrieerzeugnisse werden durch Hausarbeit, die Luxuserzeugnisse aus den östlichen Provinzen und den ausländischen Industriestaaten besser und billiger beschafft. Die seit uralter Zeit geordneten Handwerker-Innungen mit freier Korporationsbildung werden aus politischen Gründen, dauernd unter August, eingeengt. Eine angeblich 495 v. Chr. errichtete Kaufmanns-Innung hat noch zu Ciceros Zeit bestanden. Markt- und Handelspolizei sind sorgfältig geordnet. Art und Formen des Handelsbetriebes unterscheiden sich nicht wesentlich von den in Griechenland üblichen. Der die ganze römische Wirthschaft beherrschende Grossbetrieb tritt vornehmlich im Entreprisen - System (redemtio), welches in den Händen mächtiger Finanzgesellschaften (societas publicanorum) lag, grell zu Tage.

In der Rechtsbildung zeigt sich die Dürftigkeit des besonderen Handelsrechts und die Reichhaltigkeit wie Elastizität des allgemeinen bürgerlichen Rechts, namentlich des den Güteraustausch regelnden Obligationenrechts. Geschichtlich sind in demselben 3 Elemente zu unterscheiden:

1. Der ursprüngliche nationale Bestandtheil: jus civile (das Landrecht oder Stadtrecht). Seine formalistische Strenge (legis actio, in jure cessio, nexum, mancipatio, sponsio) ist dem beweglichen Handelsverkehr wenig angemessen. Gleichwohl beruht auch das jus civile auf gewissen leitenden Prinzipien, welche der Freiheit und Sicherheit des Verkehrs äusserst förderlich erscheinen. Dies wird im einzelnen nachgewiesen. Das ganze jus strictum (formal durchgreifende Recht) des jus civile steht zwar im Gegensatz zu der individualisirenden aequitas und bona fides der späteren Zeit, beruht aber auf einer gewissermassen abstrakten bona fides: es bezweckt, im Interesse der Verkehrssicherheit, ähnlich dem modernen Wechselrecht, das Abschneiden von Weiterungen.

2. Der internationale Bestandtheil: jus gentium (das Weltrecht). Dasselbe ist allmählich aus dem internationalen Verkehr, insbesondere dem Handel, unter dem Einfluss

hellenischer Rechtsübungen und Bildungselemente, hervorgegangen. Es hat als Gewohnheitsrecht durch die Autorität der Juristen und die Gerichtspraxis, als Norm für die Rechtspflege in den Edikten der Magistrate Anerkennung gefunden. Dem internationalen Verkehr entsprungen, enthält es nothwendig zahlreiche fremde Elemente, aber in römischer Geistesrichtung ausgebildet. Es wandelt sich allmählich zum antinationalen, d. h. zu dem vor römischen Gerichten zur Anwendung gelangenden gemeinsamen Recht aller Personen um, mögen sie cives Romani sein oder nicht. Seit Anfang der Kaiserzeit bildet es, die lebensfähigen Theile des nationalen Rechts in sich verschmelzend und dasselbe immer mehr absorbirend, das Element des nunmehr nach der inneren Natur der Lebensverhältnisse (naturalis ratio) sich fortentwickelnden universalen Verkehrsrechts: des Naturrechts (jus naturale) als Postulat der stoischen Idealphilosophie des Weltreichs.

Ein ähnlicher Assimilirungsprozess hat insofern stattgefunden, als ursprünglich handelsrechtliche Institute in das gemeine Recht übergingen. Immerhin sind wichtige Institute auf den Handel und gewisse Gewerbe beschränkt geblieben. Unter den von Goldschmidt aufgeführten Instituten letzterer Art heben wir hervor: das den See- und Flussverkehr, sowie den Wirthschaftsverkehr, insoweit auch den Personenverkehr zu Lande regelnde receptum nautarum, cauponum, stabulariorum[1]), das agere cum compensatione (Saldoklage aus dem Kontokorrent) der Wechsler (argentarii), die Korrealität (Sammthaftung) der socii, sowie das hochentwickelte Seerecht. Im allgemeinen aber gestattete man den Besonderheiten der Handelsverhältnisse möglichst geringen Einfluss auf die Rechtsbildung, war vielmehr bestrebt, das gemeine bürgerliche Recht so reich auszugestalten, so elastisch zu fassen und zu handhaben, dass es den Anforderungen auch des Handelsverkehrs entsprach. Hierher gehört — um aus den zahlreichen Beispielen die uns zunächstliegenden herauszugreifen — namentlich die erstaunlich weite Kategorie des mandatum (auch des entgeltlichen für das Kommissions- und Speditionsgeschäft), der locatio conductio für das Transport- und Entreprise-Geschäft und eine Reihe anderer vom Verfasser erwähnten Institute. Er weist namentlich auch darauf hin, dass die Grundsätze des receptum nautarum den modernsten Instituten, wie der Haftung der Eisenbahn und der Post, der Unfallgarantie (sogen. Haftpflichtgesetz) zu Grunde liegen. Ueberall hat hier die neueste Gesetzgebung, namentlich das Handelsgesetzbuch[2]), gegenüber dem preussischen Landrecht und dem Code civil, einfach das römische Recht wieder aufgenommen. Dieses bürgerliche Recht der Blüthezeit des Weltreiches ist nicht nur universal, biegsam und mit vollendeter Technik bis ins feinste Detail entwickelt, sondern zugleich von den höchsten ethischen Prinzipien (wie bona fides, Dankbarkeit) beherrscht. In seiner Handhabung bildet die freieste Beurtheilung nach Treu' und Glauben, somit nach der wechselnden Verkehrssitte und nach dem erkennbaren Willen der Interessenten die Regel. Mit einer wissenschaftlichen Praxis verbindet sich eine stets auf die Rechtsanwendung gerichtete Theorie, welche ohne ein System der politischen Oekonomie das wirthschaftliche Wesen der einschlägigen Begriffe (Werth, Geld, Kredit, Austauschgeschäft, Sach- und Kapital-Leihe, Sozietät usw.) schärfer als vielfach die Gegenwart erkannt hat. Dabei ist eine immerhin noch weit reichende Autonomie der Stadtgemeinden, unbedingt aber die Verkehrssitte, wie das lokale und provinziale Gewohnheitsrecht anerkannt. Ein vortrefflicher Civilprozess mit Geschworenen (jus und judicium), freiem Beweisverfahren und strenger Exekution sichert die Ausführung. So war weder Raum, noch Bedürfniss nach einem umfassenden Sonderrecht oder gar Sondergericht des Handels gegeben. Wo aber das Staatsinteresse eine besondere Beurtheilung erforderte, gewährte reich ausgebildetes Verwaltungsrecht die geeignete Norm.

3. Im späteren Kaiserrecht, namentlich seit Konstantin, macht sich eine abschüssige Rechtsbildung geltend, wie solche allerdings auch schon in der vorgeschilderten wirthschaftlichen Blüthezeit, indess nur vereinzelt, hin und wieder zu Tage getreten war. Die freieren Prozessformen sterben ab. Mit der schwindenden Blüthe des Handels und der Umwandlung des Reichs in ein griechisch-orientalisches, mit dem Uebergang der politischen wie kommerziellen Stellung Roms auf Konstantinopel — als Ausdruck des nun vollendeten wesentlich hellenistischen Kosmopolitismus, welcher die Grundlage der neuen Universalreligion bildet[3]) — wird das materielle Recht der klassischen Zeit, wiewohl in seinem Kern erhalten, durch zahlreiche Satzungen von mehr polizeilichem Charakter umgestaltet, welche, wenngleich auf „humaner Fürsorge" gegen kapitalistische Ausbeutung und zum Theil auf der (einem ganz anderen Boden entsprungenen) christlichen Anschauung beruhend, doch dem grossen Verkehr unangemessen sind. Unter den vielen Beispielen dieser Gesetzgebung des bas empire seien hier die Anfechtbarkeit des Kaufs wegen enormer Uebervortheilung, die Abschwächung der Bürgschaft, der Korrealobligation und der Rechte des Pfandgläubigers, die Herabsetzung der gesetzlichen Zinstaxe und ein ungeeignet mildes Prozessrecht gegen säumige Schuldner hervorgehoben. Dazu kommt die mit dem Verfall des Reichs wachsende Abschliessung gegen das Ausland (Ausfuhrverbote, Beschränkung des Grenzhandels), die — allerdings bald wieder beseitigte — Einführung von Maximaltarifen für Waaren und Arbeitslöhnen, welche die Verhinderung eines Uebermasses der Spekulation bezweckten, aber nur den Stillstand des Handels zur Folge hatten. Auch die Ansätze zu einer neuen Gliederung der Berufe führen nur zu Missbildungen. Die Kleinhändler werden von höheren Würden und Aemtern, der Beamtenadel vom Handelsbetrieb überhaupt ausgeschlossen. Andererseits werden gewisse Klassen von Handeltreibenden, namentlich die Bankiers, durch die Justinianische Gesetzgebung begünstigt.

Den Schluss der Darstellung des Handelsrechts der alten Welt bildet ein Excurs über Vulgarrecht und Usance, welcher viel Belehrendes enthält. Der Ausdruck „Vulgarrecht" wird in verschiedener Bedeutung gebraucht. Er bezeichnet einmal das ältere nicht kodifizirte Recht, welches lediglich als geschichtliches Erläuterungsmaterial oder aus Versehen in die Justinianische Gesetzgebung übergegangen ist. Dann hat sich zur Zeit der Kodifikation geltendes, aber nicht in dieselbe aufgenommenes Recht wenigstens provinziell oder lokal behauptet. Vulgarrecht darf man auch nennen das im Gesetze nur versteckt und ohne die im Leben übliche technische Bezeichnung geregelte Recht. Dahin gehört u. a. das Empfehlen „commenda", das „permutare" für den antiken Wechsel, das „accepi" für die Banquiersquittung und die antike Ordreklausel „vel cui jusserit". — Von besonderer Wichtigkeit ist die „Verkehrssitte" (usance). Sie ist nicht immer fertiges

---

[1]) Goldschmidt's Abhandlungen hierüber in dessen Zeitschrift III S. 58 ff., XVI S. 326 ff.
Vergl. auch unsern Aufsatz „Zum neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrecht. XII. Haftungs-Grundsätze" in Nr. 40 S. 419 d. Ztg. Der Einsender.

[2]) und — wie wir hinzufügen dürfen — der Hauptsache nach auch der (in zweiter Lesung begriffene) Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Vergl. die Mittheilung v. Mandry's im neuesten Hefte des Archivs für die civilistische Praxis. Der Einsender.

[3]) In dieser Hinsicht möchten wir den Anschauungen des Verfassers nicht ohne weiteres beitreten. Das Christenthum zeigt, wie sicher auch dem Verfasser nicht entgangen ist, einen höchst eigenartigen, vom Hellenismus wesentlich verschiedenen Charakter, welcher unserer ganzen Kultur sein Gepräge aufgedrückt hat. Das Wesen des Christenthums darzulegen, ist hier nicht der Ort. Anzuerkennen wird allerdings sein, dass die Religion der Liebe einerseits — namentlich in ihrer durch den Heidenapostel Paulus vertretenen Richtung — den besten Theil der griechischen Geistesbildung in sich aufgenommen, andererseits vielfach den Vorwand für gewisse verfehlte gesetzgeberische Massregeln abgegeben hat, welche dem Geiste des Christenthums fernliegen. Der Einsender.

Gewohnheitsrecht, aber mitunter werdendes, und hat als lex contractus vielfach die thatsächliche Funktion des objektiven Rechts.[4]) Aus den zahlreichen Beispielen sei hervorgehoben, dass aus der Usance des salvum fore recipere d. h. der Aufnahme eines Gegenstandes mit der Verpflichtung, ihn unverletzt abzuliefern, das prätorische Edikt hinsichtlich des receptum cauponum, nautarum, stabulariorum (s. oben Anm. 1) hervorgegangen ist. G . . . . . r.

[4]) Wir dürfen hier einer anderen Norm gedenken, welche gleichfalls, ohne formell als objektives Recht anerkannt zu sein, doch thatsächlich dessen Wirkungen ausübt. Das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands, künftig „Verkehrsordnung" genannt, ist der herrschenden Theorie zufolge zunächst nur ein Verwaltungsbefehl an die Eisenbahnen, ihre Frachtverträge mit dem Publikum den Bestimmungen dieses Reglements entsprechend abzuschliessen. Indem dies geschieht, wird das Betriebsreglement in jedem einzelnen Falle zur lex contractus. Wie steht es aber bei Abschluss dieses sogen. Vertrages mit dem ersten Erforderniss zum gültigen Zustandekommen eines Rechtsgeschäfts, mit der Willensfreiheit der Kontrahenten? Sie mangelt der Eisenbahn als Transportnehmer, denn diese steht unter dem Zwange des Art. 422 des Handelsgesetzbuches, welchem zufolge der Transport nicht verweigert werden darf, und unter dem Zwange des Verwaltungsbefehls, welcher sie nöthigt, den Transportvertrag nach Vorschrift des Betriebsreglements abzuschliessen. Die Willensfreiheit mangelt aber auch dem Publikum als Transportgeber, denn dieses befindet sich in einer doppelten Zwangslage. Dasselbe ist einmal durch das thatsächliche Transportmonopol der Eisenbahn genöthigt, sich dieser Transportanstalt zu bedienen, wenn es überhaupt seine Waaren befördern will. Und es ist weiter durch die Vorschrift des Art. 422 Z. 2 des Handelsgesetzbuches gezwungen, sich den Transportbedingungen der Eisenbahn, somit dem dieser seitens der Aufsichtsbehörden auferlegten Betriebsreglement zu unterwerfen. Der „Vertragswillen der Parteien", welcher in den eisenbahnrechtlichen Entscheidungen unserer Gerichte eine hervorragende Rolle spielt, ist also eitel Fiktion. Thatsächlich wirkt das Betriebsreglement — allerdings innerhalb der ihm durch das Handelsgesetzbuch gezogenen Schranken — als Gesetz, und zwar als zwingendes Gesetz, da ihm widersprechende Vertragsbestimmungen unzulässig und ungültig sind. Der Einsender.

Stand des Schwedischen Bahnnetzes im Jahre 1891.

Die Betriebslänge der Staatsbahnen betrug zu Ende 1890 2 613 km; am 1. Oktober 1891 wurde von der Nordlinie, die einst die Lulea - Ofotenbahn an das übrige Netz anschliessen soll, die Strecke von Anundfjö bis Vannäs am Umeelf (129 km) eröffnet, so dass sich die Betriebslänge zu Ende des Jahres 1891 auf 2 742 km stellte. Nicht mitgerechnet ist hierbei die 211 km lange Strecke Lulea-Gellivara-Malmberget der 1891 für Staatsrechnung angekauften Lulea - Ofotenbahn, von der am 20. August 1891 die Anfangsstrecke Lulea - Boden und am 15. November 1891 die Fortsetzung Boden - Malmberget versuchsweise dem Verkehre übergeben wurde. Zum Ankauf dieser Bahn, an der auch am Jahresschlusse noch beträchtliche Arbeiten auszuführen blieben, wurde der Regierung die Aufnahme einer 4 % Anleihe im Betrage von 7 200 000 Kr. bewilligt. In Bau genommen wurden vom Staate die Fortsetzung der genannten Nordlinie von Vannäs nach Vindeln sowie eine Zweigbahn jener Linie von Mellansel nach Oernsköldsvik am Bottnischen Meerbusen.

Die Betriebslänge der Privatbahnen belief sich Ende 1890 auf 5 405 km und erhöhte sich durch Eröffnung von 132 km Neubaulinien auf 5 537 km, die 106 verschiedenen Gesellschaften angehören. Eröffnet wurden 4 Linien, von denen 2 vollspurig und 2 schmalspurig sind. Die auf Grund der Konzessionen vom 2. April 1886, 30. September 1887 und 25. Februar 1888 gebildete Falun-Rättvik-Mora-Eisenbahn-Aktiengesellschaft eröffnete am 2. August 1891 die Strecke Rättvik-Mora-Noret (38 km) mit den Stationen Vikarbyn (57 km von Falun), Garsas (72 km) und Mora-Noret (88 km von Falun); im Bau befindet sich noch die Fortsetzung von Mora-Noret nach Orsa. Die Mora-Venern-Eisenbahn-Aktiengesellschaft eröffnete am 1. November 1891 die nördliche Endstrecke von Vansbro nach Mora (71 km), doch hat die Station Mora keine Schienenverbindung mit der gleichnamigen Station der Falun-Rättvik-Mora-Eisenbahn; an der neuen Strecke liegen die Haltestelle Van (106 km von Persberg) und die Stationen Brintbodarne (115 km), Gäfvunda (124 km), Vimo (136 km), Vika (153 km) und Mora (163 km von Persberg). Die Abzweigung von dieser Bahn nach dem oberen Thale des Vestra Dalelfven befindet sich noch im Bau. Die Schmalspurbahn Kosta-Lessebo (16 km), die von der Glashütte Kosta im Kirchspiel Ekeberga von Kronobergs Län nach Station Lessebo der Vexiö-Karlskrona-Eisenbahn führt, gehört der Kosta-Aktiengesellschaft und wurde seit 1888 lediglich für Privatzwecke der Gesellschaft betrieben. Am 9. September 1890 erhielt die Gesellschaft die Erlaubniss, diese Bahn, welche 9 km von Kosta noch die Station Ekeberga erhielt, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Dies ist Juni 1891 geschehen und damit befindet sich in Schweden die erste dem allgemeinen Verkehr dienende Decauville-Eisenbahn im Betriebe. Die Helsingborg-Raa-Ramlösa-Eisenbahn (7 km) führt in Verlängerung der städtischen Dampfstrassenbahn in Helsingborg von dort nach dem Kurort Ramlösa (5 km) an der Helsingborg - Billebergabahn und entsendet eine 2 km lange Zweigbahn nach Raa am Oeresund. Die Konzession für diese gleichfalls nach Decauville's Anordnung gebaute Bahn wurde am 10. April 1891 der gleichnamigen Eisenbahn-Aktiengesellschaft ertheilt, die sie am 10. Juli 1891 dem Betriebe übergab. Von den im Jahre 1891 eröffneten 4 Linien ist nur der Mora-Venern-Eisenbahn eine Beihilfe (für das ganze Unternehmen) von 1 000 000 Kr. bewilligt, während die anderen ohne Staatsunterstützung gebaut sind. In Bau genommen sind im Jahre 1891 an Privatbahnen eine Vollspurbahn von Station Solleftea der Nordlinie Bräcke-Vannäs am rechten Ufer des Angermanelfven abwärts bis Hernösand an seiner Mündung, eine kurze Vollspurbahn von Gefle (dem Knotenpunkt der Bahnen Gefle-Ockelbo, Gefle-Falun und Gefle-Upsala) nach Löfharsudden am Meere, eine vollspurige Vorortbahn von Stockholm nach Saltsjöbaden am Meere, eine Vollspurbahn von Astorp (Knotenpunkt der Linien Hessleholm-Ramlösa, Engelholm-Landskrona und Astorp-Höganäs) nach Markaryd nebst einer Zweigbahn von Markaryd nach Vittsjö an der Linie Vittsjö-Hessleholm, endlich eine Verlängerung der Linie Astorp - Höganäs von Höganäs am Ufer des Oeresund entlang bis zum Kattegat.

Die Gesammtlänge aller Schwedischen Bahnen belief sich Ende 1891 auf 8 279 km (gegen 8 018 km in 1890); es entfielen demnach, wenn man Norrbotten ausser Betracht lässt, durchschnittlich 17,69 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner und 2,52 km auf je 100 qkm, und wenn man Norrbotten mitrechnet, 17,30 km auf 10 000 Bewohner und 1,87 km auf 100 qkm. Unter diesem letzteren Durchschnitt blieben mit Rücksicht auf die Volksmenge die Aemter (Län) Malmöhus, Blekinge, Södermanland, Oestergötland, Kalmar, Stockholm, Vesternorrland, Gotland, Göteborg nebst Bohus, und Vesterbotten, mit Rücksicht auf den Flächenraum die Aemter Jemtland, Vesternorrland, Gotland, Göteborg nebst Bohus, und Vesterbotten. Die 2 742 km Staatsbahnen sind sämmtlich vollspurig, von den Privatbahnen sind, soweit sie Anschluss haben, 3 818 km vollspurig; es ist demnach ein ungehinderter Wagenübergang auf einem Gesammtnetz von 6 560 km möglich. Wenn man Voll- und Schmalspurbahnen zusammenrechnet, so ergibt sich ein zusammenhängendes Netz von 8 170 km. 4 Bahnen in der Gesammtlänge von 109 km sind ohne Zusammenhang mit dem übrigen Netz; davon sind 2 mit 22 km vollspurig und 2 mit 87 km Länge schmalspurig. Im ganzen sind 45 Bahnen mit einer Gesammtlänge von 1 697 km schmalspurig. Am meisten ist die Spurweite von 0,891 m zur Anwendung gekommen, und zwar bei 28 Bahnen mit 997 km Länge; davon bilden 5 Bahnen mit 269 km Länge, an anderer Stelle 6 Bahnen mit 208 km, alsdann 4 Bahnen mit 140 km, ferner 3 Bahnen mit 105 km und 2 Bahnen mit 14 km je ein zusammenhängendes Netz, während 8 verschiedene Bahnen, deren Länge im einzelnen zwischen 6 und 57 km schwankt und im ganzen 261 km beträgt, ohne Verbindung mit einer Bahn von gleicher Spurweite sind. Die Spurweite von 1,067 m ist von 7 Bahnen mit 348 km Länge angenommen, und zwar hängen davon 6 Bahnen mit 345 km untereinander zusammen, während 1 Bahn von 3 km an eine Vollspurbahn anschliesst. Die Spurweite von 1,217 m findet sich bei 2 zusammenhängenden Bahnen von 134 km Länge. Eine Spurweite von 0,802 m haben 3 Bahnen von 129 km; davon stehen 2 Bahnen von 82 km Länge mit einander in Verbindung, während 1 Bahn von 47 km Länge nur an eine Vollspurbahn anschliesst. Die Spurweite von 1,093 m findet sich bei 2 zusammenhängenden Bahnen von 48 km; diejenige von 0,600 m bei 2 nicht mit einander in Verbindung stehenden Bahnen von 23 km; endlich eine solche von 1,188 m nur bei einer 18 km langen Bahn.

Das Anlagekapital der Staatsbahnen belief sich Ende 1891 auf 265 069 683 Kr. (gegen 255 055 498 Kr. in 1890) und dasjenige der Privatbahnen auf 284 900 000 Kr. (gegen 280 900 000 Kronen in 1890), so dass sich das Gesammt-Anlagekapital aller Schwedischen Bahnen Ende 1891 auf rund 550 Millionen

Kronen stellte. Beihilfen zum Bau erhielten vom Staate 51 Bahnen mit zusammen 3091 km und zwar im ganzen 58 717 295,24 Kr.; 65 Bahnen von zusammen 2446 km Länge wurden ohne Staatsunterstützung gebaut. Mehrere Gesellschaften erhielten für einige Linien Beihilfen, für andere nicht.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die neu aufgestellten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 65 (Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), Nr. 73 (Oesterreichische Nordwestbahn), Nr. 111 (Schwedische Eisenbahnen), Nr. 114 (Serbische Staatsbahnen), sowie der II. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 35 und der XVII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins vertheilt worden.

Durch die neuen Kilometerzeiger Nr. 65, 73 und 114 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2123 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereins-Verwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 2125 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 21. Mai d. J. in Innsbruck abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 2149 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Umarbeitung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Veröffentlichung der Wochenausweise bei den Eisenbahnen.

Unter dieser Ueberschrift wurde in Nr. 29 S. 311 d. Ztg. auf die zweckmässige Gepflogenheit der Schweizer Bahnen hingewiesen, welche, behufs richtiger Beurtheilung der Einnahmen, ihren Monatseinnahmen-Ausweisen auch Monatsausgaben-Ausweise beifügen. Auf Anfrage des Verfassers der vorliegenden Berichte war der Präsident der Schweizerischen Nordostbahn, Herr Dr. Escher, so freundlich, folgende, im Auszug wiedergegebene (nur wegen Stoffüberfülle etwas verzögerte) Auskunft zu ertheilen:

„Was zunächst die periodische Veröffentlichung der Betriebsergebnisse unseres eigenen Netzes betrifft, so ist richtig, dass dieselbe jeweilen in Form einer Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben unter Bezeichnung des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben geschieht. Dieselbe erfolgt um den 18. jedes Monats in der Weise, dass nach approximativer Feststellung der Einnahmen und Ausgaben des vorangegangenen Monats ein Bulletin ausgegeben wird, welches die Einnahmen und Ausgaben des verflossenen Theils des Rechnungsjahres, den Ertrag für das Kilometer und den Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben nach Monaten ausgeschieden ausweist und zugleich eine Vergleichung mit den Ergebnissen des Vorjahres gestattet."

Der Packetverkehr im Eilgut-Sammeldienst.

Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen haben im Jahre 1885 auf Anregung der Wiener Handelskammer die Einrichtung des Eilgut-Sammeldienstes ins Leben gerufen. Es wurden nämlich für die Beförderung von Frachtstücken (Kolli) bis zu 20 kg das Stück, nach Art der Postpackete blos in Papier eingeschlagen, in Wagenladungen bedeutende Ermässigungen zugestanden. Trotz der an diese Begünstigungen geknüpften Lasten, als Auflieferung einer grossen Jahresmenge, Erlag einer Kaution usw., wurde dieser Verkehr von einzelnen Firmen so betrieben, dass sich derselbe bedeutend entwickelt hat. Die Postverwaltung hat schon vor 3 Jahren gegen diesen Eilgut-Sammeldienst, jedoch ohne Erfolg, Verwahrung eingelegt, weil ihr diesfälliger Verlust in eben dem Maasse empfindlich abgenommen hat. Inzwischen hat diese Beförderung auf den Eisenbahnen immer grössere Verbreitung gefunden, obzwar sich bei denselben die Aufgabe von Eilgutstücken grösseren Umfanges auf ein Minimum verringert hat, was dadurch erklärlich ist, dass von den Parteien eine Theilung der grösseren Kolli in kleinere Partien und die Abfertigung derselben im Eilgut-Sammeldienst vorgezogen wird; selbstverständlich haben dadurch die Bahneinnahmen im ganzen und grossen keine Einbusse erlitten. Wie nun der „Tarifanzeiger" erfährt, hat die Postverwaltung ihren Protest erneuert, welcher auf eine Einschränkung dieser Expeditionsart abzielt. Es ist aber zu hoffen, dass seitens des Handelsministeriums diesen postalischen Bestrebungen keine Folge gegeben und der Eilgut-Sammeldienst bei den Eisenbahnen keine Behinderung erfahren wird, weil dem fiskalischen Interesse das des grossen Publikums vorangehen sollte.

Das Budget des Ungarischen Handelsministeriums und die Ungarischen Staatsbahnen.

Bei der Berathung dieses Budgets im Abgeordnetenhause gab der dieses Ressort provisorisch leitende Finanzminister Dr. Wekerle der tiefen Trauer über das jähe Hinscheiden des unvergesslichen Baross Ausdruck und begegnete den über die Ungarischen Staatsbahnen vorgebrachten Bedenken in einer Rede, aus welcher wir auszugsweise folgende Stellen mittheilen:

Der Minister sprach sich vorerst entschieden für die Beibehaltung der gegenwärtigen Organisation des Handelsministeriums und der Verwaltung der Staatsbahnen aus. Die letztere müsse von demjenigen geführt werden, der die Verantwortung dafür trägt, nämlich vom Handelsministerium. Das schliesse aber keineswegs aus, dass eine vernünftige Dezentralisation in der eigentlichen Staatsbahnverwaltung platzgreife. In dieser Richtung habe schon sein Amtsvorgänger die geeigneten Vorkehrungen getroffen, damit die Dezentralisation der Verwaltung entsprechend dem gesteigerten Verkehre durchgeführt werde, und schon in den nächsten Tagen werde Redner Gelegenheit haben, bezüglich des Wirkungskreises der Betriebsleitungen und der Sektionsingenieure das Geeignete zu verfügen. Jede Aenderung in einem so grossen Organismus habe auch finanzielle Rückwirkungen und es müsse daher mit der grössten Sorgfalt vorgegangen werden. Radikale und rapide Aenderungen müssen entschieden vermieden werden. Die angeregten Aenderungen des Zonentarifes im Personenverkehre werden vom Minister bekämpft. Er habe bei der Einführung desselben schon für mehrere Zonen plaidirt, es sei aber damals ein Mittelweg eingeschlagen worden. Der Zonentarif habe sich in verkehrspolitischer und finanzieller Richtung vollkommen bewährt. Die kleinen Details, welche Inkonvenienzen mit sich führen, spielten bei einer so grossen verkehrspolitischen und wirthschaftlichen Reform keine Rolle. Es sei aber darum nicht ausgeschlossen, dass einzelnes geändert werde. Da jedoch die Reform sich bewährt habe, so sei er dafür, dass der Tarif vorläufig unverändert aufrecht erhalten bleibe. Das Beispiel des Oesterreichischen Zonentarifes sei nicht zu befolgen, da Ungarn dann im Nahverkehre noch weiter herabgehen müsste.

Nachdem der Minister in Kürze den Frachtentarif bei den Lokalbahnen besprochen, geht er zur Erörterung des Lokal-Frachtentarifes der Ungarischen Staatsbahnen über, bei welchem die finanzielle Rückwirkung noch viel grösser gewesen sei, als beim Personen-Zonentarif. Diese Reform habe sich im Nahverkehre nicht bewährt, und es seien alle Vorkehrungen getroffen, um die Bestimmungen im Nahverkehre zu reformiren. Die Frage wurde von der Tarifkommission bereits verhandelt; dieselbe hat den vorgeschlagenen Aenderungen zugestimmt, und es werden daher jene Erleichterungen im Nahverkehre, welche kaum in Anspruch genommen wurden, ausser Kraft gesetzt werden. Diese Maassregel werde auch finanzielle Rückwirkungen haben und die Entwickelung des Verkehrs erleichtern. In diesem Verkehre waren die Selbstkosten der Staatsbahnen oft höher als die Frachtrate. Die erwartete Entwickelung des Nahverkehres ist ausgeblieben, und es erscheint deshalb um so angemessener, diese Bestimmungen ausser Kraft zu setzen. Das grösste Uebel in der Verwaltung der Staatsbahnen besteht im Wagenmangel. Durch die Reform des Frachtentarifes im Nahverkehre wird auch diesem Mangel theilweise gesteuert werden. Hier handelt es sich nur um wirthschaftliche Interessen zweiten Ranges, und die hier gebundenen Wagen werden nunmehr dem eigentlichen Berufe der Staatsbahnen, der Bewältigung des Massenverkehres im Transit- und Fernverkehre zur Verfügung stehen. Ob der Frachtentarif noch weiter reformirt werden soll, das hängt zum Theile auch davon ab, in welcher Weise sich der neue Frachtentarif der Oesterreichischen Staatsbahnen bewähren wird, der gleichfalls eine Aenderung erfahren hat. Das Wesen der Tarifreform ist entschieden aufrecht zu erhalten. Es darf hier nichts unternommen werden, was leichtfertig wäre und die Stabilität gefährden könnte.

Zuletzt bespricht der Minister auch die nothwendigen Investitionen für die Staatsbahnen. Bei der enormen Entwickelung des Verkehrs sind Investitionen, wie früher, so auch jetzt erforderlich. Der diesbezügliche Bedarf kann nicht als ein Mangel in der Verwaltung der Staatsbahnen hingestellt werden. Der Mangel an Fahrbetriebsmitteln ist eine Folge der an sich vollkommen richtigen Verkehrspolitik. Wer diese will, muss auch die Mittel dazu bewilligen. Die

Regierung steht auf dem Standpunkte, dass die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel eine absolute Nothwendigkeit geworden ist und behält sich vor, nach dieser Richtung dem Abgeordnetenhause einen detaillirten Bericht zu erstatten. Der Minister ist aber schon jetzt in der Lage, annähernd mitzutheilen, dass ausser den Lastwagen noch 100 Lokomotiven, 500 Personen- und 100 Kondukteurwagen angeschafft werden müssen. An Lastwagen aber brauchen die Ungarischen Staatsbahnen noch mindestens 3000 bis 4000 Stück. Bisher war es Grundsatz, für den Leihpreis der Wagen diese selbst anzuschaffen, und es ist wirthschaftlich nur vortheilhaft, wenn zu einem geringeren Preise sofort das Eigenthum der Wagen selbst erworben wird. Der Staat bezahlt als Leihpreis täglich 1 fl. bis 1¼ fl. Als der Mangel an Wagen zur Erntezeit am grössten war, hat der Handelsminister mit Zustimmung des Ministerrathes und auf dessen Verfügung zahlreiche Wagen erworben, ohne dass bisher dem Abgeordnetenhause hierüber Mittheilung gemacht wurde. Der Ministerrath habe in der Voraussicht der Zustimmung 3000 Wagen bestellt. Es gibt aber einen Mangel von 9000 Wagen, und gerade während der Zeit des grössten Massenverkehrs wurden noch unter dem Amtsvorgänger des Ministers weitere 1000 Wagen bestellt. Es werden auch noch andere Investitionen erforderlich sein, so für verschiedene Umgestaltungen des Bahnkörpers, für die Vermehrung und Verlängerung der Stationsgeleise. Das sind jedoch Investitionen, die nicht extra ordinem, sondern gelegentlich der nächsten Budgetberathung erörtert werden sollen.

Im weiteren Verlaufe der Debatte erklärte Finanzminister Wekerle, die Dezentralisation der Staatsbahnverwaltung dürfe nicht übertrieben werden, denn dies würde abermals jene finanziellen Wirren und Kalamitäten hervorrufen, welche seinerzeit bei den Staatsbahnen bestanden. Insbesondere spricht sich der Minister gegen eine Dezentralisirung der Tarifangelegenheiten aus. Die Tarifkonjunkturen werden auch jetzt ausgenützt und die entsprechenden Begünstigungen auf kurzem Wege gewährt. Der Minister erklärte sodann hinsichtlich der Lage der Staatseisenbahn-Beamten, dieselbe sei durchaus nicht schlechter als bei anderen Bahnen. Hinsichtlich der Ueberbürdung habe sich die Situation ebenfalls gebessert; seitdem die Gehaltsaufbesserung der Beamten aufs Tapet gelangte, seien die Ansprüche so sehr gesteigert worden, dass heute bereits niemand mit seinem Gehalte zufrieden ist. Man sollte bei diesem humanitären Bestreben des grossen Publikums nicht vergessen, das für die Erhöhung aufzukommen hat. Nach kurzer Diskussion wurde das Budget des Handelsministeriums unverändert votirt.

(Die Erklärungen des Ministers über die Arbeiten am Eisernen Thore tragen wir nach.)

Neue Lokalbahnen in Steiermark.

Dem Steierischen Landesausschusse wurde am 14. Mai d. J. die Konzession zum Bau und Betriebe zweier neuer Lokalbahnen ertheilt. Die erste dieser Bahnen wird von der Station Pöltschach der Südbahn (Linie Wien-Triest) ausgehen und im Draunthale aufwärts über Heiligengeist und Gattersdorf nach Gonobitz führen. Die Bahn soll in einer Länge von 15 km schmalspurig mit einer Spurweite von 0,76 m derart ausgeführt werden, dass im Bedarfsfalle die nachträgliche Umwandlung in eine normalspurige Anlage ohne technische Schwierigkeiten durchgeführt werden kann. Die Kosten der Bahn einschl. der Kosten für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel sind mit rund 350000 fl. oder 23330 fl. für das Kilometer veranschlagt. Die Trasse der Bahn durchzieht ein äusserst fruchtbares und gut bewohntes Thal, in welchem Feld-, Wiesen-, Wein- und Obstbau betrieben wird und eine reiche Waldkultur vorhanden ist. Ausserdem hat das Thal mehrere Marmorsteinbrüche und ein Kohlenlager, und es sind daselbst Ansätze zu einer industriellen Thätigkeit, namentlich auf dem Gebiete der Leder- und Glasindustrie, vorhanden. Die zweite der neuen Anlagen ist die Lokalbahn Wieselsdorf-Stainz. Dieselbe beginnt in der Station Preding-Wieselsdorf der Graz-Köflacher Bahn und führt durch das Thal des Stainzbaches nach Stainz. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 11,5 km, und die Spurweite ist dieselbe wie bei der Lokalbahn Pöltschach-Gonobitz. Die Gesammtkosten sind mit 270000 fl. präliminirt. Der Betrieb beider Lokalbahnen soll von der Südbahn geführt werden, und die Regierung sichert für die neuen Lokalbahnen eine 20jährige Steuerbefreiung zu.

Eisenbahn-Vorkonzession in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Fürsten Josef zu Colloredo-Mannsfeld in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Opocno der Linie Chotzen-Halbstadt der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Kwasnei zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn Czastolowitz-Reichenau-Kwasnei auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

Das Kommunikationswesen in Bosnien und der Herzegowina.

Aus dem Berichte des Reichs-Finanzministers v. Kallay über seine 10jährige Verwaltung der okkupirten Provinzen ist folgendes zu entnehmen:

Es wurden an Strassen 732 km Hauptstrassen, 658 km Bezirksstrassen und 277 km Reitwege, zusammen also 1667 km gebaut; gleichzeitig wurden die Bahnlinien Zenica-Serajewo, Mostar-Metkovich, Mostar-Serajewo, Doboj-Tuzla-Siminhan und die Montanbahn Vogosca-Gioljanovic in der Gesammtlänge von 343 km gebaut.

Das neue Eisenbahn-Betriebsreglement.

Der K. K. Handelsminister hat der Wiener Handelskammer ein Exemplar des zwischen den Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Deutschland vereinbarten Entwurfes eines neuen Eisenbahn-Betriebsreglements zur vertraulichen Gebrauchsnahme übermittelt, knüpfte jedoch hieran das Ersuchen, im Falle der meritorischen Begutachtung der Vorlage von Abänderungsanträgen zu diesem Entwurfe womöglich überhaupt, jedenfalls aber von solchen Anträgen Umgang zu nehmen, welche eine grundsätzliche Verschiedenheit gegenüber den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens begründen oder auf eine Abänderung der mit Deutschland gemeinsamen Bestimmungen des Entwurfes abzielen würden.

Zu der Internationalen Fahrplan-Konferenz in Budapest am 1. d. Mts.

waren 120 Vertreter aller Eisenbahn- und anderer Verkehrsanstalten aus ganz Europa — auch aus England und Russland — erschienen. Der Antrag der Petersburg-Warschauer Bahn auf Abänderung des Zeitpunktes für das Inslebentreten des Sommer- und des Winter-Fahrplanes wurde abgelehnt. Die nächste Konferenz findet am 14. und 15. Dezember d. J. in Brüssel statt.

Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg.

Diese bereits am 15. September 1891 zu Zwecken der Alpinen Montangewerkschaft in Benutzung genommene Lokalbahn wurde am 9. d. Mts. mit den Stationen Prebichl und Vordernberg-Rathhaus für den allgemeinen Gesammtverkehr, die Station Erzberg, ferner die Ladestellen Krumpenthal und Schönauhalde für den beschränkten Güterverkehr und zwar ausschliesslich zum Zwecke der genannten Gesellschaft, endlich die Betriebsausweiche Glaslbremse nur zu Betriebszwecken eröffnet. Die genannte Strecke schliesst in Eisenerz an die Linie Hieflau-Eisenerz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, in Vordernberg an die K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn an. Den Betrieb führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen; die Strecke ist speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt.

Zur Verhütung der verfrühten Umstellung der Einfahrtswechsel bei Weichensicherungsanlagen

beabsichtigt die Böhmische Westbahn bei den ohne Fahrstrassenverschluss hergestellten Sicherungsanlagen eine mechanische Schieberarretirung mit elektrischer Auslösung herstellen zu lassen. Diese Einrichtung funktionirt derart, dass beim Umlegen eines Signalknebels durch entsprechend konstruirte Klinken jedesmal der Schieber mitgenommen wird, und dass bei vollständiger Umlegung dieses Knebels und der dabei erfolgten Freigabe des Einfahrtssignales der hakenförmig ausgebildete Hebel in einen ebenso gestalteten Ansatz am Schieber einklinkt, wodurch das Zurücklegen des Schiebers und des Signalknebels unmöglich und die Weiche festgehalten wird. Die Freigabe der Weichen erfolgt durch den diensthabenden Beamten auf elektrischem Wege. Für die Abzweigungsstellen der Schleppbahnen wird die Verschliessung der Abzweigewechsel so hergestellt, dass der Wächter den Wechsel nicht umstellen kann, bevor letzterer nicht von der Station freigegeben wurde.

Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 30. Mai d. J.

Dem verlesenen Geschäftsbericht für 1891 ist zu entnehmen, dass sich der Verkehr auf den älteren Strecken des Hauptbahnnetzes abermals sehr günstig entwickelt hat. Die Transporteinnahmen der Städtebahn (Kojetein-Bielitz) bezifferten sich auf 1188858 fl., und die für 1 km und Jahr entfallende Quote hat sich auf 6586 fl., d. i. um 13,4 % erhöht. Die Transporteinnahmen des ganzen Hauptnetzes haben um 1,25 Millionen Gulden oder 4,2 % zugenommen; es steht einer Abnahme des Personenverkehrs um 190009 fl. eine Steigerung

des Eilgut- und Frachtenverkehrs um 1,44 Millionen gegenüber. Der Bericht erörtert nunmehr die Ergebnisse des Betriebes und widmet namentlich eine besondere Rücksicht dem Zonentarif im Personenverkehre, welcher am 1. April auf der Nordbahn eingeführt wurde. In den Jahren 1886—1890 habe sich bei unveränderten Tarifgrundlagen eine stetige Mehreinnahme aus dem Personenverkehre ergeben, welche im Durchschnitte jährlich 270 000 fl. betrug. Da sich auch noch im ersten Vierteljahr 1891 ein ähnliches Verhältniss zeigte, so sei anzunehmen, dass dieser Geschäftszweig bei gleichbleibendem Tarife mindestens eine der durchschnittlichen Steigerung gleichkommende Mehreinnahme statt der thatsächlichen Mindereinnahme von 190 000 fl. gebracht hätte. Unter Berücksichtigung der aus der Zunahme des Verkehrs resultirenden erhöhten Betriebskosten wird die durch die Tarifreform herbeigeführte Reduktion des Reingewinnes mit mindestens 550 000 fl. veranschlagt, wovon eine Hälfte die Staatsverwaltung und die andere die Gesellschaft trifft. Die durchschnittliche Roheinnahme für 1 000 Personenkm sei auf 14,87 fl. gegen 19,47 fl. für 1890 herabgesunken und habe sich dadurch jener Grenze, bei welcher sich gegenüber den bezüglichen Ausgaben selbst unter den günstigen Betriebsverhältnissen des Hauptbahnnetzes überhaupt noch ein Reingewinn ergibt, in sehr bedenklichem Maasse genähert. Das Erträgniss der übrigen Geschäftszweige bezifferte sich auf 2,04 Millionen Gulden und ist gegenüber dem Vorjahre um 177 523 fl. gestiegen, was hauptsächlich auf die Erhöhung des Reinertrages des Montanbesitzes und des allgemeinen Reservefonds zurückzuführen ist. Die gesammten Anlagekosten der gesellschaftlichen Unternehmungen (ohne Lokalbahnen) betragen 206,7 Millionen Gulden. Das durch die Begebung der gesellschaftlichen Titres realisirte Kapital stellt sich auf 206,11 Millionen Gulden; die Differenz sowie die Ueberschreitung des Kapitals beim Baue der Lokalbahnen von 2,3 Millionen Gulden wurde vorläufig aus den laufenden Baarbeständen bestritten. Der Bericht theilt schliesslich noch mit, dass die Verwaltung zur Verbesserung der materiellen Lage der Bediensteten eine Erhöhung der Quartiergelder der Beamten und eine neue Systemisirung der Aktivitätsbezüge der Unterbeamten und Diener eingeführt habe, welche Maassregeln am 1. November 1891 bezw. am 1. Januar 1892 ins Leben traten, rund 5 600 Personen zu gute kamen und 330 Bediensteten den Eintritt in den Pensionsverband ermöglichten; hieraus erwachse eine Vermehrung der jährlichen Personalauslagen um nahezu 400 000 fl.

Die Reform der Bruderladen gab zu einer behördlichen Ueberprüfung des Standes der gesellschaftlichen Bruderlade auf versicherungstechnischer Grundlage Anlass, welche ein derart günstiges Resultat lieferte, dass die Durchführung des Bruderladengesetzes hinsichtlich der gesellschaftlichen Bergwerke ohne Schwierigkeit erfolgen kann. Das neue Statut liege der Behörde vor; nach demselben werden den invaliden Bergarbeitern und ihren versorgungsberechtigten Hinterbliebenen in Hinkunft Versorgungsgenüsse zukommen, welche das gesetzliche Minimum namhaft übersteigen. Da die nach dem Gesetz und dem Statut bemessenen Beiträge der Gesellschaft zu den Kosten der Bruderlade höher sind als die bisher normirten und zur Sicherung der entsprechenden Leistungen vollkommen genügen, so können die bisher bezahlten ausserordentlichen gesellschaftlichen Beiträge von nun an entfallen. Nach Verlesung des Berichtes beantwortet der Präsident eine Anfrage über die Verstaatlichung dahin, dass von solchen Verhandlungen wohl sehr viel zu lesen gewesen sei, dass aber weder ihm noch dem Verwaltungsrath irgend eine offizielle Mittheilung des Handelsministeriums über diese Angelegenheit zugekommen sei; sollte dies der Fall sein, so werden die Rechte der Aktionäre aufs beste gewahrt werden. Hierauf werden die Anträge des Verwaltungsraths bezüglich der Verwendung des Reingewinnes angenommen. Die Superdividende wird mit 83,25 fl. bestimmt, die Gesammtdividende beträgt 135,75 fl. und der Julikupon wird einschliesslich der laufenden Zinsen mit 109,50 fl. eingelöst werden. Der Rest von 835 842 fl. wird auf neue Rechnung übertragen. Die Verwaltung stellt ferner einen Antrag auf Abänderung der Statuten des Pensionsfonds. Da die bisherigen Beiträge der Gesellschaft und der Bediensteten nicht hinreichen, um die der Gesellschaft erwachsenden Verpflichtungen versicherungstechnisch sicherzustellen, ergibt sich die Nothwendigkeit, die Beiträge der Gesellschaft zu erhöhen. Die Einzahlungen der bereits im Verbande des Pensionsinstituts befindlichen Bediensteten können nicht gesteigert werden, dagegen erscheint es zulässig, die Beiträge solcher Personen, welche erst in Hinkunft dem Pensionsfonds beitreten, derart zu erhöhen, dass diese Einzahlungen in Verbindung mit gleichen Lasten der Gesellschaft genügen, um den auf diese Personen sich beziehenden Leistungen des Pensionsinstituts gerecht zu werden. Das neue Statut des Pensionsfonds wurde ohne Debatte en bloc angenommen.

Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn am 29. Mai d. J.

Nach Genehmigung des Berichtes und des Rechnungsabschlusses für 1891 wurde die Auszahlung eines Betrages von 5,35 fl. für die Aktie und die Feststellung der Präsenzmarke für die Theilnahme an den Verwaltungsrathssitzungen mit 10 fl. beschlossen. Die Versammlung wurde durch die Bekanntgabe der bevorstehenden Eröffnung der Lokalbahn Eisenerz-Vordernberg sehr erfreut, da durch letztere die Leoben-Vordernberger Bahn aufhört, eine Sackbahn zu sein und nunmehr einer ungeahnten Entwickelung entgegensieht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Börse für landwirthschaftliche Produkte lenkt durch ihre, den offiziellen vorangehenden Berichte über den und zwar höchst erfreulichen Saatenstand die Aufmerksamkeit der Spekulation auf sich; die Ankündigung des Ungarischen Finanzministers, welcher sich mit erstaunlicher Sicherheit in das Getriebe des Eisenbahnwesens zurecht findet, dass bei den Ungarischen Staatsbahnen für viele Millionen Wagen und Maschinen anzuschaffen sind, versetzte die Industriellen hüben und drüben in die beste Laune; dazu kam, dass die Französische 3 % Rente den Parikurs überschritt. Die Haussebewegung, welche sich fast aller Bahnwerthe bemächtigte, ist daher erklärlich, neben welcher die kleinen nur durch Realisirungen verursachten Rückgänge einzelner Bahneffekten keine Bedeutung haben. Ausser Südbahn (101,75), Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2925), Böhmische Westbahn (354,50) und Buschtêhrader Littr. B (457,50) gewannen insbesondere Staatsbahnen (306), welche im Laufe der Woche schon höher notirten, da man eine beiderseits schon befriedigende Lösung bezüglich der Kuponsteuer ihrer 3 % Prioritäten (185) erwartet. Nordwestbahn (215) und Elbethalbahn (238,50) sind unwesentlich gewichen. Die Sympathien, von denen die gegenwärtige Finanzleitung Ungarns begleitet ist, bewirkt eine Vorliebe für Transleithanische Bahnwerthe, welche der Nordostbahn (197,25) zu statten kam, die für den 30. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung wegen der erfolgten Aufkündigung ihrer Aktien einberufen hat.

Aus der Schweiz.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung im Jahre 1891.

(Schluss aus Nr. 42.)

Unfälle und Eisenbahngefährdungen. Der Mönchensteiner Katastrophe fielen 68 Reisende und 2 Bahnangestellte unmittelbar zum Opfer; 3 Reisende sind nachträglich den erlittenen Verletzungen erlegen. Abgesehen hiervon waren 40 Reisende und 2 Bahnbedienstete schwer, 114 Reisende und 6 Bahnbedienstete leichter und 17 Reisende unerheblich verwundet worden. — Der zweite grosse Unglücksfall ereignete sich ebenfalls auf den Schienen der Jura-Simplonbahn. Am Morgen des 17. August, während der Berner Gründungsfeier, ist ein Personenzug, der wegen Platzmangel vor dem Signal der Station Zollikofen aufgehalten worden war, von einem in der gleichen Fahrrichtung nachkommenden Zug von hinten angefahren worden. Dabei wurden 3 Wagen des stillstehenden Zuges zertrümmert. Von den in diesen Wagen befindlichen Reisenden wurden 14 getödtet, 28 schwer verwundet und 94 leicht verletzt. Vom Zugpersonal hatten 1 Kondukteur eine schwere und 2 andere Angestellte leichte Verletzungen. Vier von den schwerverwundeten Reisenden sind den erhaltenen Verletzungen nachträglich erlegen.

Das Auffahren eines Güterzuges auf einen kurz vorher abgelassenen Personenzug im Bötzbergtunnel am 25. Juni hatte glücklicherweise nicht die verheerenden Folgen wie dasjenige in Zollikofen; indessen wurden dabei doch 2 Reisende, ein Bahnbediensteter und 1 Postangestellter erheblich verletzt.

Die im weiteren zur Anzeige gelangten Unfälle im Eisenbahnbetrieb waren:

	1891	1890
Entgleisungen in Ausweichungen (Stationen) . . .	43	46
„ auf offener Bahn	47	24
Zusammenstösse in den Stationen	28	35
„ auf offener Bahn	6	7
Sonstige Unfälle	609	475

Diese Unfälle hatten 64 Tödtungen (gegen 52 im Vorjahr) und 562 Verletzungen (gegen 421 im Vorjahr) von Personen zur Folge. Die verhältnissmässig günstigsten Unfallziffern weist die Gotthardbahn auf.

Nach den Mittheilungen der Bahnverwaltungen waren an Entschädigungsforderungen infolge von Tödtungen und körperlichen Verletzungen beim Eisenbahnbetrieb bezahlt bezw. festgestellt: 1. Aus dem Zusammensturz der Eisenbahnbrücke bei Mönchenstein 107 404 Frcs. einmalige Entschädigung und 1 080 Frcs. jährliche Rente an die Hinterlassenen von

15 Getödteten; 101 040 Frcs. einmalige Entschädigung und 4500 Frcs. jährliche Rente an 103 Verletzte; 134 Fälle waren Ende Februar d. J. noch unerledigt. 2. Aus dem Zusammenstoss bei Zollikofen 88 446 Frcs. einmalige Entschädigung und 3800 Frcs. Rente an die Hinterlassenen von 10 getödteten Reisenden; 91 688 Frcs. einmalige Entschädigung und 1 400 Frcs. Rente an 95 Verletzte; 34 Fälle waren am 10. Februar d. J. noch unerledigt. 3. Aus dem Zusammenstoss im Bötzbergtunnel 36 835 Frcs. einmalige Entschädigung an 2 verletzte Reisende. 4. Für die übrigen beim Betrieb der Schweizerischen Hauptbahnen vorgekommenen Unfälle 97 330 Frcs.

Dem Gesetze über Arbeitszeit und Ruhetage waren im Berichtsjahr 47 Eisenbahn- und 12 Dampfschifffahrtsbetriebe unterstellt, in deren Dienst am Ende desselben als Beamte, Angestellte und Arbeiter 19 866 Personen gestanden haben. Die Eisenbahngesellschaften beeilten sich in erster Linie, den Güterdienst an den Sonntagen einzustellen. Auch die Zu- und Abfuhr der Güter seitens der auswärtigen Eisenbahnen in den Grenzbahnhöfen an den Sonntagen hat aufgehört, mit Ausnahme von Chiasso, Genf, St. Margrethen, Buchs und den Uebergangsstationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Das Vermögen der Pensionskassen bezifferte sich Ende 1890 auf 10 632 381 Frcs. Davon waren 271 735 Frcs. oder 2,56 % im Sinne des Gesetzes vom Vermögen der Bahngesellschaften noch auszuscheiden. Das Vermögen der Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds betrug Ende 1890 617 110 Frcs. Davon waren 28 752 Frcs. oder 4,66 % noch in den Passiven der Bahngesellschaften inbegriffen. Die Baarkautionen des Personals bezifferten sich Ende 1890 auf 2 135 517 Frcs.

Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb.

Der Bundesrath hat eine Reihe von Anordnungen in einen Beschluss gefasst. Die Eisenbahnen werden bei der Erklärung behaftet, dass an Stelle der Fahrt auf Zeitdistanz die Züge auf Raumdistanz gefahren werden sollen, in dem Sinne, dass dieselben sich in der Regel in keinem geringeren Abstand als dem einer Stationsdistanz folgen dürfen. Das von den Gesellschaften vorgeschlagene Rückmeldeverfahren wird als obligatorisch erklärt. Auf den Schweizerischen Eisenbahnen müssen sämmtliche Personen- und Schnellzüge mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen geführt werden. — Die Eisenbahngesellschaften sind eingeladen, die Vorschriften, betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst, in dem Sinne zu ergänzen, dass das Betriebspersonal auch nach der Aufnahme in den Dienst durch fortgesetzte Instruktion und Belehrung auf der Höhe seiner Aufgabe erhalten und die allseitige Diensttüchtigkeit desselben durch periodische Prüfungen konstatirt wird. Die tägliche Beanspruchung der Frauen im Barrierendienst darf nicht über die Dauer von 12 aufeinanderfolgenden Tagesstunden hinausgehen. — Die Gesellschaften sind bei der Erklärung behaftet, dass die Zugführer bei den Schnell- und den stark frequentirten Personenzügen weder zum Gepäck- noch zum Billetdienst herangezogen werden sollen. Die Eisenbahngesellschaften sind eingeladen, die bezüglichen Dienstvorschriften im Sinne der vorstehenden Anordnungen so weit als nöthig zu ergänzen. Bezüglich der Herstellung des zweiten Geleises auf den in den Anträgen des Eisenbahndepartements vom 2. Oktober 1891 bezeichneten Linien und Bahnstrecken, wird das Departement mit den einzelnen Gesellschaften verhandeln.

Schweizerische Nordostbahn.

Der Verwaltungsrath hat folgende ausserordentliche Belastungen der Gewinn- und Verlustrechnung für 1891 beschlossen: 136 980 Frcs. Zuschuss an die Pensions-Hilfskasse für 1891 zur Amortisation ihres Defizits. Die ausserordentliche Leistung einschl. Verzinsung des Defizits und ausser den statutarischen Jahresbeiträgen von 243 932 Frcs. beträgt 250 000 Francs. Die ausserordentlichen Verwendungen beziffern sich zusammen auf 562 432 Frcs. und verbleiben einschl. des 573 424 Francs betragenden Gewinnsaldos vom Vorjahre 3 933 425 Frcs. zur Verfügung der Aktionäre. Hiervon erhalten die Stamm- und Prioritätsaktien 5 % Dividende, gleich 3,4 Millionen Francs und 533 425 Frcs. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Dem gleichen Verwaltungsrathsbeschluss zufolge sollen 10 000 neue Stammaktien al pari und spätestens Ende 1892 emittirt werden. Ueber die Rücklage von 2 Millionen Francs soll in folgender Weise verfügt werden: den Stammaktionären wird anlässlich der Zahlung der Dividende für 1891 vorab ein Betrag von 2,5 Frcs. für die Aktie oder im ganzen 210 000 Frcs. baar vergütet. Von den übrig bleibenden 1,79 Millionen Francs werden 1,7 Millionen Francs auf die 136 000 Stamm- und Prioritätsaktionäre gleichmässig in der Weise vertheilt, dass jede Stamm- oder Prioritätsaktie anlässlich der Zahlung der Dividende für 1891 einen auf den Inhaber lautenden Gutschein von 12,5 Frcs. erhält. Der Rest von 90 000 Frcs. ist zur Bestreitung der Liquidations- und Emissionskosten bestimmt und wird, soweit er hierfür nicht in Anspruch genommen werden muss, der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen in die Jahresrechnungen einverleibt. Den Inhabern der Gutscheine steht für je 14 Stück das Vorrecht auf eine der zu emittirenden 10 000 Aktien zu; bei Geltendmachung derselben müssen zur Leistung der ersten Einzahlung von 35 % gleich 175 Frcs. je 14 Gutscheine eingeliefert werden. Für die nicht auf Grund dieses Vorrechtes subskribirten Aktien werden auf die erste Einzahlung von 175 Frcs. einzelne Gutscheine in beliebiger Zahl zum Nennwerthe von 12,5 Frcs. an Zahlung angenommen. Gutscheine, welche nicht zur ersten Einzahlung auf die neuen Aktien verwendet worden sind, werden Ende 1893 in der Weise eingelöst, dass, wenn bei der öffentlichen Subskription sämmtliche Aktien gezeichnet werden, für die Gutscheine deren Nennwerth von 12,5 Frcs., wenn aber ein Rest der Aktien anderweitig begeben werden muss, auf jeden Gutschein der vierzehnte Theil desjenigen Betrages, welcher aus der einzelnen dieser Aktien im Durchschnitt über 325 Frcs. hinaus erzielt wird, jedoch keinesfalls mehr als 12,5 Frcs. baar ohne Zinsvergütung ausbezahlt wird. Nach dem Antrage der Direktion beschloss der Verwaltungsrath, von einer Beschlussfassung über die Verwendung des (auf Ende 1891 netto 1 308 117 Frcs. betragenden) Agioerlöses aus der im Jahre 1891 erfolgten Emission von 14 000 neuen Stammaktien noch abzusehen und diesen Betrag unter besonderer Position in die Bilanz einzustellen als „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung."

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die Lokalbahngesellschaft Rimeux-Gournay-Berck hat am 18. April d. J. von ihrer im Departement Pas de Calais gelegenen Linie die Theilstrecke Montreuil Nord-Saint Justin (1,790 km) eröffnet.

2. Die Südfrankreich-Eisenbahngesellschaft hat am 15. Mai d. J. von der Linie Digne-Saint André die Theilstrecke Mézel-Saint André (31 km) mit den Zwischenstationen Chabrières (Haltestelle), Chaudon Norante, Barrême und Moriez dem Betriebe übergeben.

3. Die Westbahngesellschaft hat am 1. d. Mts. die Linie Argenteuil-Mantes (46,886 km) nebst 4,378 km Anschlusslinien mit den Zwischenstationen Cormeilles en Parisis, Herblay, Conflans-Saint Honorine, Andrésy-Chanteloup, Triel, Vaux, Thun (Haltestelle), Meulan Hardricourt, Juziers (Haltestelle), Gargenville und Limay in Betrieb genommen. (Vergl. Nr. 27 S. 289 des lfd. Jahrg. d. Ztg.)

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die im Departement Haute Savoie gelegene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Annemasse nach Etrembières, für welche die Allgemeine Schweizer Strassenbahngesellschaft (Compagnie générale des Tramways Suisses) bis 1. Januar 1928 die Konzession erhalten hat, ist für gemeinnützig erklärt worden.

Pariser Stadtbahn.

Ein ferneres Konzessionsgesuch für eine unterirdische Pariser Stadtbahn ist dem Minister der öffentlichen Arbeiten von Salomon de Reinach unterbreitet worden.

Neue Eisenbahngesellschaft.

In London hat sich unter dem Namen: „Aix les Bains and Mont Revard railway Company (limited)" eine Gesellschaft gebildet, die den Zweck hat, 99 % des Vermögens der gleichnamigen Französischen Bergbahngesellschaft zu erwerben. Das Grundkapital der Englischen Gesellschaft besteht aus 80 000 £, eingetheilt in 8 000 Antheilscheine, von denen 5 500 kürzlich ausgegeben wurden; ausserdem sind 1 000 hypothekarische Schuldverschreibungen von je 100 £ begeben. Zur Sicherung der Englischen Antheilhaber haben sich die Direktoren der Französischen Gesellschaft verpflichtet, den Anordnungen der Direktoren der Englischen Gesellschaft nachzukommen.

Abwickelung der Verstaatlichung der Eisenbahn Clermont-Tulle.

Im Jahre 1877 wurde mit der Eisenbahngesellschaft Clermont-Tulle ein durch das Gesetz vom 8. Mai 1878 genehmigter Verstaatlichungsvertrag geschlossen, auf Grund dessen die verstaatlichten Linien nach ihrem wirklichen Anlagewerth durch ein Schiedsgericht (das sein Gutachten am 18. Februar 1878 abgab) abgeschätzt werden sollten. Nach Vollendung des Baues ihrer Linien verlangte indessen die Gesellschaft Entschädigung für die durch unvorhergesehene Fälle und höhere Gewalt verursachten Arbeiten und Auslagen,

die sie nicht in den vom Schiedsgericht bestimmten, festen Verstaatlichungsbetrag inbegriffen erachtete, im ganzen 7 814 358 Frcs. Die Regierung dagegen erkannte nur 1 505 930 Francs an und erhob wegen theilweiser Nichtausführung der Verpflichtungen der Gesellschaft Gegenforderungen in solcher Höhe, dass sich das Guthaben der Gesellschaft auf 306 683 Frcs. ermässigte. Der Präfekturrath der Seine, welcher als Verwaltungsgericht den Streitfall zu entscheiden hatte, hat folgendermaassen entschieden: 1. der Staat hat an die Gesellschaft zu zahlen: a) 626 606 Frcs. nebst 5 % Zinseszinsen vom 25. September 1881, b) einen Jahresbetrag von 14 240 Frcs. für einen Zeitraum von 9 Jahren 4 Monaten und 25 Tagen nebst 5 % Zinseszinsen vom 15. Dezember 1884 ab als Entschädigung für den Zinsverlust der Bürgschaftssumme der Gesellschaft; 2. der Staat kann 25 300 Frcs. so lange einbehalten, bis die Gesellschaft die Entschädigungen für das enteignete Grundeigenthum vollständig geregelt hat; 3. die Gesellschaft hat dem Staate zu erstatten: a) die 19 500 Frcs. betragende Beihilfe der Champagnac-Bergwerke nebst 6 % Zinsen vom 4. März 1885, b) den 30 569 Frcs. ergebenden Betrag der gekauften und vor dem 30. Juni 1887 wieder veräusserten Ländereien nebst 5 % Zinsen vom 25. September 1881 ab; 4. es wird festgestellt, a) dass die Gesellschaft erklärt, dem Staate die nach dem 30. Juni 1877 bezahlten, nicht zum Bahnbau gebrauchten Ländereien überlassen zu wollen, b) dass die Gesellschaft einwilligt, dem Staate zum Zwecke der Auflassung die Urschrift ihrer Vermessungspläne zu übergeben; 5. die Gebühren für die befragten Sachverständigen hat die Gesellschaft zu tragen; 6. die weitergehenden Ansprüche der Gesellschaft und des Staates werden abgewiesen.

Dynamitbeförderung auf Eisenbahnen.

Die Minister des Innern sowie für Handel und Gewerbe haben den Minister der öffentlichen Arbeiten auf die seit einiger Zeit sowohl auf den Bahnhöfen als auch während der Eisenbahnbeförderung begangenen zahlreichen Dynamitdiebstähle aufmerksam gemacht und es ist die Frage aufgetaucht, ob es nicht angemessen sei, die durch Ministerialerlass vom 25. Juli 1873 vorgesehene militärische Begleitung während der Beförderung wieder einzuführen. Ohne indessen die Lösung dieser Frage durch die betheiligten Ministerien abzuwarten, erschien es dem Minister der öffentlichen Arbeiten angezeigt, den Eisenbahnverwaltungen die Verdoppelung ihrer Wachsamkeit zu empfehlen, um Hinterziehungen, die unter den gegenwärtigen Umständen besonders ernst sind, zu verhindern. Er hat daher die Gesellschaften durch Rundschreiben vom 28. April d. J. angewiesen, dass sie ihren Beamten eine ganz besondere Ueberwachung bezüglich der Dynamitsendungen einschärfen von der Abfahrt vom Aufgabebahnhof an, während der Beförderung und besonders in den Bahnhöfen, wo sie aus Betriebsrücksichten mehr oder weniger lange liegen bleiben müssen, bis zu dem Augenblick, wo sie vom Empfänger abgenommen oder einer besonderen Bewachung anvertraut werden, welche die Gesellschaft auf Grund des Art. 12 des Erlasses vom 10. Januar 1879 von der Militärbehörde zu verlangen berechtigt ist, wenn die Ladung nicht innerhalb 3 Stunden nach Ankunft des Zuges abgenommen ist.

Ermässigte Beförderung der zu Zollstreitsachen zugezogenen Sachverständigen.

Auf Grund eines Schreibens des Ministers für Handel und Gewerbe vom 23. April d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 20. Mai d. J. um möglichste baldige Prüfung der Frage ersucht, ob nicht eine ermässigte Beförderung der Kaufleute und Gewerbetreibenden, die auf Grund der Gesetze vom 7. Mai 1881 und vom 11. Januar 1892 als Sachverständige zur Unterstützung der zur Prüfung von Zollstreitsachen bestellten Regierungsvertreter nach Paris berufen werden, angängig ist.

Ruhezeit der Eisenbahnbeamten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahngesellschaften zur umgehenden Einsendung von Nachweisungen über die Ruhezeit der Eisenbahnbeamten im Jahre 1891 aufgefordert. Diese Nachweisungen haben, für die Bahnerhaltung, den Betriebsdienst und den Zugförderungsdienst getrennt, die Zahl der bezahlten Ruhe- und Urlaubstage für jede Beamtengruppe zu enthalten, und zwar: 1. für das ganze Jahr 1891, 2. für den Monat März, während dessen der Verkehr gewöhnlich am schwächsten ist, und 3. für den Monat September, während dessen der Verkehr im allgemeinen am stärksten ist. Die Zahl der Ruhe- und Urlaubstage sind getrennt anzugeben. Nicht als Ruhe oder Urlaub gelten die Tage der Bereithaltung oder die Dienstversäumniss aus Krankheit; nur Tage, an denen die Beamten, ohne Nachtdienst zu haben, vom Morgen bis zum Abend frei sind, sind als Ruhetage zu rechnen.

Das neue Lokalbahngesetz.

Am 25. Mai d. J. erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten vor dem Eisenbahnausschuss der Abgeordnetenkammer über den von seinem Vorgänger eingebrachten Lokalbahn-Gesetzentwurf folgendes: Es gibt in dem Entwurf vortreffliche und bedenkliche Bestimmungen; zu ersteren gehört die Beseitigung der Betriebs- und Baukostenvergütung auf Grund eines unveränderlichen Gesammtbetrages, ebenso die Unterscheidung zwischen dem Zinssatz und dem Tilgungssatz, weil die Konzessionen nicht die gleiche Dauer haben. Dagegen dürfte der vorgeschlagene Zinssatz von 3,75 % etwas gering sein; ebenso lässt sich über die Höchstgrenze des zu gewährleistenden Fehlbetrages streiten. Endlich muss man sich mit der Frage beschäftigen, ob etwa alle bereits spruchreifen Entwürfe, die aber nicht dem neuen, sondern dem alten Gesetz angepasst sind, bis zur Genehmigung des Entwurfs zu vertagen sind; wenn man indessen die Grundgedanken des neuen Gesetzes im Auge behalte, so könnten diese verschiedenen Entwürfe auch vorher geprüft werden.

Der Abgeordnete Cochery bemerkte ferner, dass der Zinssatz von 3,75 % zwar für diejenigen Departements genüge, welche Kredit haben und direkt die Anleihen aufnehmen; wahrscheinlich aber nicht für Unternehmer, die ihr Kapital selbst aufzubringen haben würden. Daher sei zu fürchten, dass dieser Zinssatz nur zwei oder drei grossen Gesellschaften erlauben werde, Lokalbahnen herzustellen. Man müsse sich auch fragen, wie man von den Gesellschaften den vierten Theil des Anlagekapitals verlangen könne, wenn etwa die Departements selbst bauen und den Unternehmern nur den Betrieb überlassen wollen.

Nebengebühren- und Ausnahmetarif.

Der neue Nebengebühren- und Ausnahmetarif ist durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. April d. J. genehmigt worden. Die eingetretenen Aenderungen werden wir später mittheilen.

Personalnachrichten.

1. Der Direktor der Pariser Gürtelbahnen, Charles Roederer, wurde nach dem „Journal des Transports“ am 4. September 1847 in Strassburg geboren, bezog 1867 die Polytechnische Schule, verliess im November 1869 die Brücken- und Strassenbau-Schule und war nacheinander Brücken- und Strassenbau-Ingenieur in Angoulême, Saint Dié, Nancy und Senlis. Während des Krieges 1870/71 nahm er im Hilfskorps der Artillerie und des Geniewesens an der Vertheidigung von Paris theil. Im Mai 1880 trat er in den Dienst der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, wo er zuerst Betriebsingenieur und später Unter-Betriebsdirektor war, bis er im Mai 1888 zum Direktor des Algerischen Netzes dieser Gesellschaft ernannt wurde. Nachdem er in diesem Wirkungskreise eine Reihe sehr schätzenswerther technischer Verbesserungen des Betriebsdienstes eingeführt hatte, wurde er im Januar 1892 zum Direktor der Pariser Gürtelbahn sowie der Grossen Pariser Gürtelbahn berufen.

2. Der Unterdirektor der Südbahn, Georges Charles Pierre Glasser, wurde nach dem „Journal des Transports“ am 22. August 1846 in Sainte Marie aux Mines (Elsass) geboren, bezog 1865 die Polytechnische Schule und wurde 1867 zum Ingenieuranwärter (élève-ingénieur) für Brücken- und Strassenbau ernannt. Am 1. Juli 1870 als Brücken- und Strassenbau-Ingenieur nach Libourne geschickt, war er dort bis zum 1. März 1875 bei der allgemeinen Verwaltung, der Wasserbauverwaltung, beim Schifffahrtsdienst der Dordogne sowie bei dem Bau und der Beaufsichtigung der Eisenbahn Libourne-Bergerac beschäftigt. Vom März bis Oktober 1875 war er in Bordeaux der besonderen Schifffahrtsverwaltung der Garonne sowie der Seeschifffahrts-Verwaltung zugetheilt. Im Oktober 1875 trat er als Bahnerhaltungs-Ingenieur des Bezirks Bordeaux in den Dienst der Südbahn und ging im Januar 1878 zum Betriebsdienst über, wo er nacheinander Betriebsingenieur, Unter-Betriebsdirektor und zuletzt Vertreter des Betriebsdirektors war. Im November 1884 wurde er zum Oberingenieur und Vertreter des Direktors der Gesellschaft in Paris ernannt und im Juni 1887 zu dem Amt als Unterdirektor der Gesellschaft berufen. Glasser ist seit 1. Juli 1886 Brücken- und Strassenbau-Oberingenieur und seit Oktober 1889 Offizier der Ehrenlegion.

3. Der Brücken- und Strassenbau-Generalinspektor 2. Klasse de la Tournerie ist von der Stellung als Staatsaufsichtsdirektor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn entbunden und an seiner Stelle der Generalinspektor 2. Klasse Lax, Direktor des Arbeitsamtes im Ministerium für Handel und Gewerbe, mit dieser Aufgabe betraut worden.

4. Der Inspektor beim Betriebe der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Robaglia, ist an Stelle des verstorbenen Le Page zum Verkehrs-Oberinspektor der Pariser Gürtelbahnen ernannt worden.

Aus Grossbritannien.

Der Personenbahnhof Waterloo der Englischen Südwestbahn

hat in den letzten 2 Jahrzehnten wohl den bedeutendsten Aufschwung unter den Londoner Personenbahnhöfen genommen. Im Laufe der letzten 15 Jahre hat sich der Zugverkehr verdoppelt und da die Züge grösser geworden sind, hat der Personenverkehr um mehr als das Zweifache zugenommen. Nach den „Railway News“ betrug die Zahl der in Waterloo täglich ein- und ausgehenden Züge und Lokomotiven (Leerzüge eingerechnet) im Jahre 1874 390, im Jahre 1877 450, 1878 470, 1881 550, 1883 610, 1885 650 und 1890 700, davon 500 Personenzüge, 200 Lokomotiven und Leerzüge. An einzelnen Tagen ist der Verkehr weit stärker; am 9. April d. J. wurden 819 Züge, d. h. 45 in der Stunde, in Waterloo abgefertigt. Von 1874 bis 1878 waren 11 an Bahnsteigen liegende Ein- und Ausfahrtsgeleise vorhanden, 1878 und 1879 wurden 2 Linien hinzugefügt (Südstation) und 2 andere dafür weggenommen, um mehr Platz zu schaffen, 1885 und 1886 wurde die Nordbahn mit 5 weiteren Geleisen eingebaut, so dass nun im ganzen 16 Geleise für ein- wie ausfahrende Züge verfügbar sind; ein weiteres Geleis dient dem Verkehr mit leeren Milchkannen, eins für die Aufstellung leerer Wagen, während noch 6 kurze Nebengeleise ausserhalb dieser Nordstation liegen. Durch die Aenderungen der Jahre 1885 und 1886 wurden die Streckengeleise der Südwestbahn vom Bahnhof Waterloo bis Nine Elms um 2 vermehrt. Das nördlichste dient dem Verkehr von Windsor, das zweite für den durchgehenden, das dritte für den Lokalverkehr, das vierte und fünfte dienen dem aufwärts gerichteten Schnellzug- und Lokalverkehr der Hauptlinie, das letzte ist für den abwärts gerichteten Verkehr der Hauptlinie bestimmt.

Die Vermehrung der Weichen und Kreuzungen, die durch den Umbau vorgenommen wurde, hat auch den Umbau der Stellwerksanlage nöthig gemacht. Die Zahl der Hebel des Stellwerks hat von 109 im Jahre 1874 auf 209 vor dem Umbau zugenommen. Auf jeden Zug entfielen damals 10 Hebelbewegungen, jetzt, wo überall die Spitzweichenverschlüsse hinzugetreten sind, kommen auf jeden Zug 22 Bewegungen; im Jahre macht dies etwa 5 ¼ Millionen Hebelbewegungen. Von der neuen Stellwerksbude (A-Bude), die auf einer an der Bahnhofswurzel über die Geleise gespannten Brücke errichtet ist, können sowohl die Streckengeleise als auch die Bahnsteige übersehen werden. In dem Stellwerk sind vorhanden:

102 Signalhebel, mit denen 247 Signalverbindungen gestellt werden,
50 Weichenhebel, mit denen 81 Weichen gestellt werden,
46 Hebel für Spitzweichenverschlüsse, mit denen 68 Weichen verriegelt werden,
7 Ein- und Ausrückhebel, die für eine Anzahl Hebel zur Herstellung von je 3 verschiedenen Verbindungen benutzt werden,
16 Verriegelungshebel für abwechselnde Richtungen,
15 Reservehebel, zusammen
236 Hebel.

Die Hebel sind in 2 Reihen untergebracht. Durch Anwendung der Ein- und Ausrückhebel ist es möglich geworden, die Zahl der Hebel auf 236 zu vermindern. 7 Hebel befähigen etwa 70 andere Hebel, je 3 verschiedene Verrichtungen zu übernehmen. Ohne diese Einrichtung hätten über 350 Hebel angewendet werden müssen.

Bau einer Lokomotive in 9¾ Stunden.

In der Lokomotivwerkstätte der Ostbahn zu Stratford (London) wurde am 10. und 11. Dezember 1891 ein Kunststück vollbracht, das bisher seines gleichen noch sucht. Wenn es früher den Amerikanern gelungen war, eine Lokomotive in 17 Stunden betriebsfertig zusammenzusetzen, so wurden von den Engländern hierzu nur 9 Stunden 47 Minuten gebraucht.

Die Ostbahnmaschine hat 3 gekuppelte Achsen, 1,50 m grosse Triebräder, Cylinder von 445 mm Weite und 610 mm Hub, einen 1,32 m weiten und 3,05 m langen Stahlkessel mit 252 Siederöhren von 41 mm Weite. Die Feuerbuchse, deren Inneres aus Kupfer besteht, ist 1,83 m lang. Die Maschine wiegt 37,1 t. Der Tender hat 6 Räder von 1,25 m Durchmesser und wiegt mit Betriebslast 30,6 t, so dass das Gesammtgewicht der Maschine 67,7 t beträgt.

Die Arbeit begann damit, dass die Rahmenplatten, an denen ausser den Achsbuchsenführungen und Federträgern nichts befestigt war, flach hingelegt wurden, im übrigen war die Arbeit nur so weit vorgerichtet, wie es bei jeder Montage geschieht. Nach 11 Minuten wurde der erste Niet in den Rahmen geschlagen, nach 27 Minuten begann das Befestigen der Cylinder, welches 50 Minuten dauerte. Das Anbringen der beweglichen Theile begann nach 2 Stunden 37 Minuten und war 3 Stunden 52 Minuten nach Beginn der Arbeit beendet. Hierauf folgte die Mittagspause. Nach 4 Stunden 27 Minuten wurde der Kessel aufgebracht, an dem die Armaturstücke und der Mantel bereits befestigt waren; es fehlte noch die Rauchkammer und der Führerstand. Nach 5 Stunden 27 Minuten Arbeitszeit waren die Räder montirt, nach 6 Stunden 7 Minuten wurde mit dem Anbringen der Ventile begonnen. Hiermit schloss die Arbeit des ersten Tages. Am nächsten Tage wurden noch 2¼ Stunden auf das Anbringen der Ventile verwendet, in weiteren 40 Minuten waren die Kurbel- und Kuppelstangen eingefügt. Mit dem Anstrich, den man nach 7 Stunden 15 Minuten in Angriff genommen hatte, war man nach 9 Stunden 47 Minuten Arbeitszeit fertig und hiermit war die ganze Arbeit zum Abschluss gebracht. Gleichzeitig mit der Maschine war der Tender zusammengesetzt worden. Noch am selben Tage machte die Maschine ihre Probefahrt und wurde dann sofort in Dienst gestellt. Seitdem fährt sie die 560 t schweren Kohlenzüge zwischen London und Peterborough.

Beim Zusammensetzen der Maschine waren 85 Mann — 39 Monteure, 2 Schmiede, 44 Kesselschmiede und Nieter —, beim Tender 52 Mann — 16 Monteure, 16 Kesselschmiede und 20 Arbeiter — beschäftigt.

Aus Afrika.

Algerien.

Behufs Förderung der von ihm empfohlenen Saharabahn nach dem Tschadsee hat der Bergbauingenieur Georges Rolland in Paris eine Gesellschaft zur Anfertigung der Vorarbeiten für die Eisenbahn Biskra-Wargla gegründet. Das Grundkapital ist auf 100 000 Frcs., eingetheilt in 1 000 Antheilscheine, festgesetzt; der Gründer erhält für seinen Bericht 100 Gründungsantheile, von denen 50 für ihn selbst und 50 für seine verschiedenen Mitarbeiter bestimmt sind. Die Dauer der Vorbereitungsgesellschaft (Société d'études) ist auf 10 Jahre festgesetzt worden. Die Gesellschaft hat zum Zweck: 1. die Konzession für eine Eisenbahn Biskra-Wargla sowie für alle Anschlüsse und Fortsetzungen nachzusuchen und zu erwerben; 2. Landkonzessionen und überhaupt Konzessionen irgend welcher Art nachzusuchen und zu erwerben; zu diesem Zwecke die erforderlichen Untersuchungen anzustellen, Schritte zu thun, Anträge zu stellen, Vorarbeiten auszuführen, Pläne aufzustellen, Urkunden abzufassen und überhaupt alles zu thun, was zur Erlangung der genannten Konzession nothwendig ist; 3. die genannten Konzessionen nach ihrer Erwerbung solchen Personen oder anderen bestehenden oder neu zu schaffenden Gesellschaften käuflich zu überlassen oder zuzubringen, welche die Bauausführung und den Betrieb der Linien übernehmen.

Bereits am 3. November 1883 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Centralvolkskasse (Caisse Centrale Populaire) einen Konzessionsvertrag für die Linie Biskra-Tugurt (210 km), die unter Umständen von Tugurt bis Wargla (170 km) verlängert werden könnte, abgeschlossen; die Baukosten waren für Biskra-Tugurt auf 17 500 000 Frcs. für Tugurt-Biskra auf 17 000 000 Frcs. veranschlagt und die staatliche Zinsengewähr auf 1 800 000 Frcs. jährlich festgesetzt. Der Generalrath der Brücken und Strassen erkannte indessen die von den Urhebern behauptete Dringlichkeit und Wichtigkeit des Unternehmens nicht an und gab ein ungünstiges Gutachten ab. Der Kammer wurde zwar am 15. Januar 1884 von dem Abgeordneten Papon ein günstiger Bericht erstattet. doch kam es überhaupt nicht zur Beschlussfassung. Ob der Plan jetzt grössere Aussicht auf Erfolg hat, lässt sich noch nicht voraussagen; jedenfalls hat der Ingenieur Rolland durch Vorträge und durch die Presse die öffentliche Meinung bereits in umfassender Weise bearbeitet.

Der Weg von Biskra nach Tugurt führt, wie wir einer in „Westermann's Monatsheften“ (September 1891) veröffentlichten Reiseschilderung entnehmen, zunächst durch sandige Gegend, alsdann über eine lehmige Fläche, in welche der im Sommer völlig ausgetrocknete Dschedelibach sein Rinnsal eingegraben hat und die noch vor 20 Jahren von dichtem Gestrüpp bedeckt war. Weiterhin schliesst sich eine steinige Hochebene an, von deren südlichem Abhang, dem sogenannten Kef el Dohor, sich der Ausblick auf das die Täuschung des Meeresgestades hervorrufende Schott Melrir eröffnet; es ist dies ein umfangreiches Binnengewässer, dessen Ufer weithin mit Salzanflug bedeckt sind, während in der Tiefe des halbausgetrockneten schilfreichen Seebeckens salzig schmeckendes Wasser angetroffen wird. Bald nach Verlassen dieser Salzgegend erreicht der Weg das Wed Rir, ein Wüstenthal, das bis vor wenigen Jahrzehnten wie die übrigen Weds oder Wadis im Sommer und Herbst anscheinend völlig wasserlos war und erst bei genauerer Untersuchung eine gewisse Wasserdurchfeuchtung der Kies- und Sandablagerung erkennen liess. Die Französischen Ansiedler haben nun das im Erdboden enthaltene Wasser zu Tage gefördert und zur Bewässerung verwendet, wodurch diese ehemals steinige Wüste ein völlig anderes Aus-

sehen bekommen hat. Auf der 120 km langen Strecke vom Schott Melrir bis zu der unlängst angelegten Ortschaft Tugurt haben die artesischen Bohrungen die in der Tiefe ruhenden Wasserschätze zu Tage gefördert, wobei der erbohrte Wasserstrahl theils nur bis an den Rand des Bohrloches empordringt, theils sich mehrere Fuss hoch darüber erhebt, so dass in keinem Falle die Anwendung von Hebevorrichtungen, wie sie bei den natürlichen Quellen und gewöhnlichen Brunnen nöthig ist, erforderlich wird. Die erste Bohrung im „Lande des Durstes“ wurde 1860 vorgenommen und lieferte einen Wasserstrahl von 4000 l in der Minute; mit grosser Feierlichkeit wurde sie „Springquell des Friedens“ getauft. Die eine der Quellen von Sidi-Amrun liefert 6000 l Wasser in der Minute und zwei andere Bohrbrunnen speisen ein Becken von 25 m Länge, 15 m Breite und 5 m Tiefe, durch das eine Bodenfläche von 75 ha in Anbau gehalten wird. Bereits im Jahre 1878 betrug die Zahl der im Wed-Rirgebiete (zwischen dem Schott Melrir im Norden und Wargla im Süden) ausgeführten artesischen Bohrungen etwas über 400, die Gesammttiefe der Bohrlöcher 19 km und die Gesammtmenge des gelieferten Wassers 182000 m^3 innerhalb 24 Stunden. Bei der Ausgiebigkeit dieser Wasserströme kann von vereinzelten Oasen in diesem Theile der Sahara nicht mehr gesprochen werden; vielmehr bildet dieses ganze Gebiet von 120 km Länge und 4–6 km Breite, das noch vor 20 Jahren den Wüstencharakter trug, heutzutage einen nur hier und da von unbebautem Lande unterbrochenen, fast zusammenhängenden Streifen eines üppig grünenden Kulturlandes. Die Einwohnerzahl hat sich nahezu verdoppelt, viele neue Ortschaften sind entstanden. Tugurt, der Hauptort dieses Gebietes und zugleich der Wohnsitz des Aghas, der unter Aufsicht der Französischen Militärbehörde die Civilverwaltung des Wed-Rirbezirks leitet, hatte bereits 1887 eine Bevölkerung von 4500 Seelen. Es besitzt eine Moschee und eine Französisch-Arabische Schule, vereinigt die Umwohner zu den alle 14 Tage abgehaltenen Märkten und hat als Hauptknotenpunkt des Karawanenverkehrs eine bedeutende Zukunft. Nach dieser Schilderung eines Reisenden, der unbeeinflusst und ohne Voreingenommenheit die von der neuen Bahn zu durchziehende Gegend durchstreift hat, scheint das Unternehmen in wirthschaftlicher Beziehung keineswegs aussichtslos zu sein.

Das „Journal officiel“ hat am 29. März d. J. einen Erlass veröffentlicht, durch den der am 4. März d. J. zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft geschlossene Vertrag, betreffend die Herstellung und den Betrieb der Kaibahnen des Hafens Philippeville, genehmigt wird. Durch den gleichen Erlass wird auch die Handelskammer von Philippeville ermächtigt, zur Bestreitung der ihr zufallenden Lasten eine Anleihe im Gesammtbetrage von 368000 Frcs. zu einem Zinsfusse von höchstens 5 % aufzunehmen.

Tunesien.

Der am 16. Februar d. J. von dem damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten Yves Guyot der Kammer vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Konzession der Linien Dschedeïda-Bizerte und Hammam el Lif-Hammamet-Nebeul an die Eisenbahngesellschaft Bona-Gelma (vergl. Nr. 28 S. 301 d. Ztg.) ist von seinem Nachfolger Viette zurückgezogen worden. Um nun nicht neue Verzögerungen eintreten zu lassen, wurde der Französische Regierungsvertreter in Tunis aufgefordert, bis zur Lösung der zwischen der Französischen Regierung und der Gesellschaft Bona-Gelma schwebenden Streitfragen die Bauarbeiten an der Linie Dschedeïda-Bizerte auf Kosten und unter Leitung des Staates beginnen zu lassen, damit der im Bau begriffene Kriegshafen Bizerte rechtzeitig an das Eisenbahnnetz Anschluss erhalte. Gegen ein solches Vorgehen hat aber der zur Prüfung der Tunesischen Eisenbahnfrage eingesetzte Ausschuss (vergl. Nr. 16 S. 175 d. Ztg.), der am 26. April d. J. seine Arbeiten beendet hat, Verwahrung eingelegt und durchaus die Vergebung der Bahnen an Unternehmer unter staatlicher Zinsengewähr verlangt. Die Angelegenheit ist also nach Zurücklegung eines Kreislaufes auf dem Ausgangspunkt wieder angelangt.

Zum Bau einer Eisenbahn Susa-Mekenine-Sfax, die einen der reichsten Bezirke des Sahel erschliessen soll, hat die Französisch-Tunesische Transportgesellschaft (Compagnie de transports Franco-Tunisienne), die den Dampfschiffsverkehr zwischen Tunis und seiner Rhede la Goletta vermittelt, durch Erlass des Bay vom 24. Oktober 1891 die Konzession erhalten.

In Aussicht genommen ist auch eine Bahn von Gafsa nach dem Hafen Skira, um die ungeheuren Lager von phosphorsaurem Kalk in der Nähe von Gafsa ausbeuten zu können und um zugleich den Boden- und anderen Erzeugnissen der Gegend des Schott Dscherid einen Abzugskanal nach der Küste zu öffnen.

Aegypten.

Am 31. März d. J. hat die Verwaltung der Aegyptischen Eisenbahnen in Kaïro folgende Eisenbahnbauten in Verdingung gegeben: 1. die zweigeleisige Herstellung einer Nilbrücke in Benha, 2. den zweigeleisigen Umbau der Nilbrücke in Kafr-Zayat, 3. den zweigeleisigen Umbau der Brücke über den Chabinkanal bei Birket el Sab, und 4. den zweigeleisigen Umbau der Brücke über den Mahmudiehkanal bei Kagar el Nawatieh. Die Forderungen der 6 Bewerber, von denen 1 aus Ungarn, 2 aus Italien und 3 aus Frankreich waren, bewegten sich zwischen 4600000 Frcs. und 2317000 Frcs. Den Zuschlag hat als Mindestfordernde die Italienische Gewerbliche Unternehmung in Castellamare erhalten.

Kongostaat.

Auf der Kongobahn war um Mitte Mai d. J. das Geleise bis zum Mpozo verlegt und die Brücke über diesen Fluss fast vollendet. Die Erdarbeiten sind jenseits Kilometer 17 (Palaballapass) in Angriff genommen und bereits tüchtig gefördert.

Portugiesisch-Westafrika.

Die Afrika-Ueberlandbahngesellschaft hat im April d. J. ihre Linie bis Cazengo eröffnet.

Kapland.

Die Verbindungsbahn von Molteno an der Ost- oder Grenzbahn (East London-Aliwal North) nach Namopoort an der Centralbahn (Port Elisabeth-Colesberg) ist eröffnet worden. Dadurch sind die Kohlenbergwerke der Stormberge auch mit der Central- und der Ostbahn in Verbindung gesetzt; zugleich sind direkte Züge zwischen Kapstadt und East London eingerichtet worden.

Natal.

Das Eisenbahnnetz von Natal, das vom Staate betrieben wird, hatte 1891 eine Einnahme von 572296 £, eine Ausgabe von 372023 £ und einen Ueberschuss von 200273 £ oder 4,42 % des 4528242 £ betragenden Anlagekapitals. Da die Kolonie die zum Eisenbahnbau bestimmten Gelder durchschnittlich zu einem Zinsfusse von 4 % geliehen hat, so erzielte sie durch den Eisenbahnbetrieb 1891 einen Reingewinn von 0,42 % oder 19144 £.

Südafrikanische Republik (Transval).

Der Bau der 321 km langen, in ihrer ganzen Ausdehnung durch Flachland führenden Eisenbahn von Komati-Poort an der Delagoabahn nordwärts nach Leydendoorp, dem Hauptort der Selati-Goldfelder im Bezirk Zutpansberg, ist im Mai d. J. begonnen worden und soll so gefördert werden, dass die Hälfte dieser Bahn noch vor Ablauf dieses Jahres eröffnet werden kann.

Aus Nordamerika.

Der Empire State Expresszug.

Die Newyork & Hudson River Eisenbahn hat seit dem 28. Oktober 1891 einen praktischen Versuch über Durchführung eines Zuges mit grosser Geschwindigkeit auf einer langen Strecke gemacht, und es ist interessant, die Fahrberichte dieses gerade in der harten Jahreszeit im Betrieb gewesenen Zuges, die bis zum 1. April d. J. vorliegen, zu studiren.

Der „Empire State Express“ legt die 439,6 Meilen (707,3 km) lange Strecke von Newyork über Albany und Syracuse nach Buffalo in 8 Stunden 40 Minuten zurück. Die Reisegeschwindigkeit beträgt hiernach 50,70 Meilen (81,5 km). Hierbei hält der Zug 4 Mal, und zwar je 5 Minuten in Albany und Syracuse zum Zweck des Maschinenwechsels, ausserdem finden kürzere Aufenthalte in Utica und Rochester statt, so dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ungefähr 84 km beträgt. Die Summe der hierbei zu überwindenden Steigungen beträgt 565 m, die sich auf eine Länge von 232 km vertheilen. Der Zug besteht aus Maschine und 4 Wagen und hat ein Gewicht von ungefähr 230 t. Er verlässt Newyork täglich — mit Ausnahme des Sonntags — um 9 Uhr Vormittags, hat also fahrplanmässig um 5.40 Uhr Nachmittags in Buffalo einzutreffen. Bemerkt sei noch, dass die Maschinen Triebräder von 1,98 m Durchmesser, die Cylinder Abmessungen von 483 × 610 mm haben, dass die Heizfläche 170 qm, die Rostfläche 2,54 qm, das Gewicht der Maschinen 60 t (wovon 40 t über den Triebachsen) beträgt.

Aus den Fahrberichten geht hervor, dass von den im ganzen 136 Fahrten 80 Fahrten vollständig fahrplanmässig zurückgelegt wurden. Von den übrig bleibenden 56 Fahrten weisen dennoch 18 Fahrten eine rechtzeitige Ankunft des Zuges in Buffalo durch Einholen der unterwegs entstandenen Versäumnisse mittelst Abkürzung der Aufenthalte und schnellerer Fahrt auf; die Züge sind daher in 100 Fällen 72 Mal rechtzeitig in Buffalo angekommen, eine gewiss höchst beachtenswerthe Leistung. Bei weiteren 10 Zügen traten Verspätungen von nicht über 5 Minuten ein, so dass

die Zahl der ohne nennenswerthe Verspätung eingetroffenen Züge 79 % beträgt. In der Zeit vom 21. bis 31. März d. J. fuhren die Züge vollständig fahrplanmässig, dagegen finden sich in dieser Hinsicht 2 Mal Unterbrechungen von 1 Woche und mehr.

Die eingetretenen grösseren Verspätungen sind zumeist die Folge von Schneefall und Stürmen, auch hat das Wassernehmen der Maschine häufig Verzögerungen herbeigeführt. Im übrigen ist die Maschine mehrere Male schadhaft geworden und haben auch voraufgehende Arbeitszüge wiederholt nicht rechtzeitig die Strecke freigegeben.

Die grösste Verspätung von 220 Minuten trat am 11. März d. J. zwischen Syracuse und Buffalo infolge eines heftigen Schneesturmes ein. Am 26. Januar d. J. verspätete der Zug um 103 Minuten und am 27. Januar d. J. um 55 Minuten infolge Sturmes von vorn, am 2. November 1891 um 61 Minuten *), am 20. Januar d. J. um 50 Minuten infolge Besetztseins der Strecke, am 3. Dezember 1891 um 46 Minuten *), am 19. Januar d. J. um 45 Minuten wegen Schneefalls und am 14. März d. J. ging der Zug 8 Minuten zu spät von Newyork ab und hatte durch Sturm, Wassernehmen und Ausbesserungen an der Maschine eine Verspätung von 40 Minuten. Zwischen 40 und 30 Minuten liegen 4, zwischen 30 und 20 Minuten 3 Verspätungen, im übrigen sind die Verspätungen geringer. In einem Falle verliess der Zug Newyork mit 19 Minuten Verspätung und holte diese bis auf 3 Minuten ein.

Die in Chicago mündenden Eisenbahnen

sollen bekanntlich dazu angehalten werden, ihre Linien innerhalb der Stadt hoch zu legen. Dies veranlasst die Bahnen, in Erwägung zu ziehen, ob es nicht zweckmässiger sei, die Linien innerhalb der Stadt überhaupt aufzugeben und eine Gürtelbahn zu bauen, in welche alle Bahnen einmünden. Die Chicago & Northwesternbahn schätzt die für die Höherlegung ihrer rund 300 km langen Geleise erforderlichen Kosten auf 65 Millionen Dollar. Im ganzen sind ungefähr 2 400 km Geleise hoch zu legen. Man glaubt, dass durch Aufgabe der Bahnen innerhalb des Stadtbezirkes und Verkauf des verfügbar werdenden Geländes nicht nur die Kosten der Gürtelbahn und der erforderlichen Waarenspeicher, sowie aller sonstigen Anlagen gedeckt werden, sondern noch ein Ueberschuss von 10 Millionen Dollar sich ergeben wird.

Die Stadt-Hochbahn in Chicago.

Die Chicago & South Side Stadtbahngesellschaft, die Erbauerin der Alleebahn, hat seitens des Chicagoer Stadtraths die Erlaubniss zum Bau einer gleichen Linie auf der Westseite der Stadt und zur Ausdehnung der bestehenden Linie bis zum Jacksonpark, dem Ausstellungsplatz, erhalten. Die Gesellschaft hat sich selbst durch den Bau der Alleebahn, die Mitte Mai d. J. in Betrieb genommen werden sollte, das beste Zeugniss für den Bau weiterer Strecken gegeben.

Jahresbericht der Canadischen Eisenbahnen.

Nach dem Jahresbericht des Eisenbahnministers von Canada betrug die Länge der in Canada gebauten Bahnen einschl. der Staatsbahnen 22 600 km, wovon 21 400 km in Betrieb waren. Das hierauf eingezahlte Kapital betrug 786 447 811 Dollar. An Roheinnahmen wurden 46 843 826 D. erzielt, wogegen die Betriebskosten 32 913 350 D. betrugen, so dass ein Ueberschuss von 13 930 476 D. verblieb. Die Zahl der beförderten Reisenden bezifferte sich auf 12 821 262; an Gütern wurden 20 787 469 t bewegt. Die von sämmtlichen Zügen zurückgelegte Strecke betrug rund 67 300 000 km. An neugebauten Strecken kamen 275 km hinzu.

Die Intercolonialbahn hatte einen Betriebsverlust von 684 946 D., die Prince Edward Islandbahn einen solchen von 83 732 D. Seitdem die Regierung den Eisenbahnunternehmungen Beihilfen gewährt, sind hierbei ausgezahlt worden:

im Jahre 1884 . .	208 000 D.	im Jahre 1888 . .	2 027 041 D.
„ „ 1885 . .	403 245 „	„ „ 1889 . .	486 722 „
„ „ 1886 . .	2 171 249 „	„ „ 1890 . .	1 491 596 „
„ „ 1887 . .	1 406 533 „	„ „ 1891 . .	1 079 106 „

oder zusammen 8 633 492 D. Hierin sind nicht inbegriffen die an die Canadian Pacificbahn, die Atlantic & Nordwestbahn und einige andere geleisteten Beihilfen. Im ganzen sind bis 1891 61 Eisenbahngesellschaften staatlicherseits unterstützt worden. Rs.

*) Gründe der Verspätung nicht angegeben.

Aus Südamerika.

Ein grosser Eisenbahnschwindel in Brasilien

ist nach der „Railr. Gaz." kürzlich vorgekommen und hat einer grossen Zahl von Brasilianern und Engländern erhebliche Geldopfer auferlegt. Die Hauptperson in dieser Schwindelaffaire bildet ein junger Mann von 29 Jahren, Henry Lowndes, der unter dem Titel eines Grafen von Leopoldina auftrat. Dieser Titel war von der Krone von Portugal erkauft. Während der im vorigen Jahr herrschenden Spekulationsära brachte der junge Graf ein Uebereinkommen zwischen der Leopoldinabahn uud der Englischen Bank in Rio de Janeiro zustande, wonach diese beiden der Aufsicht einer unter dem Namen Banco de Credito Universal gegründeten Gesellschaft unterstellt wurden. Kraft dieser Vereinigung gelang es dem Grafen, Obligationen auf den Londoner Markt zu bringen unter dem Vorgeben, dass das erhobene Geld zur Verbesserung der Leopoldinabahn dienen solle. Der Erfolg dieser ersten Finanzoperation liess den kühnen Plan der Gründung einer grossen Gesellschaft, der Companhia Geral das Estradas de Ferro no Brazil reifen. Zweck dieser Gesellschaft war, die Verwaltung einer Gruppe von Eisenbahnen zu übernehmen und sie zu einem grossen System zu verschmelzen. Von diesem Plan versprach man sich eine erhebliche Verbilligung der Verwaltungskosten. Verschiedene wichtige Bahnlinien traten in diesen Verband ein. Der Graf wurde zum Präsidenten desselben ernannt; Generaldirektor wurde Mello Barretto. Anfänglich machte die Companhia Geral scheinbar gute Geschäfte und zahlte sehr bald Dividende. Bald jedoch kam das Gebäude ins Wanken und es verlautete, dass ein bedeutender Gläubiger gedroht hatte, die Gesellschaft zu stürzen; kurz darauf brach sie zusammen. Im gerichtlichen Verfahren wurde festgestellt, dass über 6 Monate keine Bücher geführt worden und dass vor dieser Zeit auch nur ab und zu Eintragungen vorgenommen worden waren. Grosse Summen waren gegen Sicherheitsstellung zu hohem Zinsfuss geborgt worden, um mit ihnen die Zinsen der Obligationen und die Dividenden zu bezahlen. Noch grössere Anleihen folgten, um vorangegangene Schulden zu decken. Hierbei verschwand in jedem Falle auf geheimnissvolle Weise ein ansehnlicher Geldbetrag. Diese Geschaftsführung sah sich natürlich bald am Ende. Die Aktionäre der betrogenen Eisenbahnen versuchen jetzt die Gläubiger der Companhia Geral zu bewegen, nicht den Bankerott herbeizuführen. Diejenigen Englischen Aktionäre, die die Gründung des Verbandes nicht ausdrücklich gutgeheissen haben, haben den Prozessweg beschritten. Wie jetzt bekannt wird, ist festgestellt worden, dass die Companhia Geral niemals in das Aktiengesetz von Brasilien aufgenommen worden ist. Demzufolge haben ihre sämmtlichen Transaktionen vor dem Gesetz keine Gültigkeit. Als man den Grafen ins Gefängniss abführte, bemerkte er kühl: „Einsperren könnt Ihr mich, Euer Geld bekommt Ihr aber nicht wieder, das behalte ich." Sein Genosse Barretto ist vermuthlich nach Newyork geflohen. Diese trübe Angelegenheit hat einer grossen Anzahl der weniger günstig dastehenden Südamerikanischen Bahnen recht geschadet.

Die Argentinische Grosse Westbahn

hatte seit kurzem ihre sämmtlichen Lokomotiven zur Feuerung mit Petroleum, anstatt wie bisher mit Kohle, eingerichtet, da die Bahngesellschaft das Petroleum der Mendozaquellen hierzu verwenden wollte. Diese Quellen sind nun neuerdings versiegt und so entsteht der genannten Bahn ein beträchtlicher Schaden,

Eisenbahnen in Venezuela.

Nach einem Bericht aus Valencia in Venezuela schreitet der Bau der Grossen Venezuelabahn rasch vorwärts. Der Unterbau der Strecke zwischen dem Tunnel von Avenida de Camoruco und der Station in Puerto Cabello ist fertig gestellt und bereits mit dem Legen des Oberbaues auf eisernen Schwellen begonnen.

Die Alagoasbahn in Brasilien

hat einen ausserordentlichen Aufschwung genommen. Früher konnte die Landwirthschaft nicht recht emporkommen wegen des Schadens, der ihr von den ohne Aufsicht herumstreifenden Viehherden zugefügt wurde. Das wurde anders, als der Staat ein Gesetz erliess, dass das Vieh eingehegt werden müsste, und gleichzeitig die Bahnen ihre Frachttarife heruntersetzten. Hierdurch wuchs der Verkehr auf obiger Bahn in einem Jahr um 105 %, und die Reineinnahmen um 106 %. Der Personenverkehr nahm in derselben Zeit um 23 % zu. Rs.

Oberlandesgerichts-Entscheidung.

v. O. **Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Nachforderungsrecht der Eisenbahnverwaltung gegen den Empfänger des Frachtguts bei irrthümlich zu niedrig berechneter Fracht, obgleich der Empfänger durch die Nachzahlung unverschuldet in Verlust gerathen würde.** Thatbestand: Architekt R. pflegte gewisse Baumaterialien, welche er von auswärts bezog, an den Beklagten, einen Fuhrmann, adressiren zu lassen, damit dieser sie an der Eisenbahn in Empfang nehme und nach der Baustelle transportire. Der Beklagte that dies, legte die

Fracht aus und erhielt sie mit dem Fuhrlohn von R. erstattet. Nach Verlauf mehrerer Monate erhob das Eisenbahnbetriebsamt eine Nachforderung gegen den Beklagten, weil in mehreren Fällen infolge irrthümlicher Anwendung eines unrichtigen Tarifsatzes die Fracht zu niedrig berechnet worden sei. Der Beklagte lehnte die Nachzahlung ab, indem er geltend machte: ihm sei der Tarif nicht bekannt gewesen; die unrichtige Anwendung desselben habe die Eisenbahnverwaltung verschuldet; er würde durch Nachzahlung der Differenz in einen unverschuldeten Verlust gerathen, da sein Auftraggeber R. inzwischen insolvent geworden sei und daher sein Regress gegen denselben bei der Unzulänglichkeit der Konkursmasse erfolglos oder doch nur von sehr geringem Erfolg sein werde, während er, wenn von vornherein der richtige Frachtsatz erhoben wäre, denselben alsbald von R. ersetzt erhalten haben würde. Die Klage des Eisenbahn-Betriebsamts wurde im ersten Rechtszuge abgewiesen, im zweiten ihr aber Folge gegeben aus folgenden Gründen: „§ 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 trägt die Ueberschrift „Zahlung der Fracht“ und enthält im Absatz 1 die Bestimmung, dass die Frachtgelder bei der Aufgabe des Guts berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden. Wenn sich daran im Absatz 2 die Bestimmung anschliesst, dass „unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen sollen“, so ist damit, wie schon vom R.-Ober-Handelsgericht (Bd. XXI S. 185; Bd. IX S. 73) bemerkt worden, noch besonders zum Ausdruck gebracht, was auch ohnehin Rechtens sein würde. Bei nicht frankirten Sendungen wird nämlich das Frachtgut von der Bahnverwaltung dem Empfänger gegen Zahlung der im Frachtbrief berechneten Fracht in der Voraussetzung abgeliefert, dass die Frachtberechnung dem Reglement und den Tarifen, auf Grund welcher regelmässig die Sendung erfolgt (vergl. auch die Frachtbriefe) entspreche. Ist dies infolge eines bei der Frachtberechnung vorgekommenen Irrthums nicht der Fall, so ist selbstredend das zu wenig Gezahlte vom Empfänger nachzuzahlen, wie das zu viel Gezahlte von der Bahnverwaltung herauszuzahlen ist. So versteht ersichtlich auch Thöl (Handelsrecht Bd. III § 61) diese Bestimmung, wenn er sagt: „Unrichtige Berechnungen sollen ausgeglichen werden.“ In einfachster Form hat der im § 53 Abs. 2 ausgesprochene Gedanke seinen Ausdruck gefunden im § 12 des Berner Entwurfs eines internationalen Transportrechts und dem entsprechenden Artikel 12 Abs. 4 des gegenwärtig dem Reichstage zur Beschlussfassung vorliegenden internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, wo es heisst: „Würde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen und das zu wenig Erhobene zu erstatten.“ — In Streitfällen, welche vor dem Inkrafttreten des jetzt geltenden, zuerst eine Bestimmung wie § 53 Abs. 2 enthaltenden Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 anhängig wurden, sind die früheren Hamburgischen Gerichte von der Auffassung ausgegangen, dass die irrthümliche Frachtberechnung als ein Versehen der Eisenbahnverwaltung zu behandeln sei, welches ihre Nachforderung ausschliesse, wenn dadurch der Empfänger unverschuldeter Weise in Verlust gerathe. Auch der angefochtenen, auf Eger (Frachtrecht 2. Aufl. Bd. II S. 423) sich stützenden Entscheidung liegt diese Ansicht zu Grunde. Die Frachtberechnung auf dem Frachtbriefe ist aber nur eine einseitig von der Bahnverwaltung vorgenommene Feststellung der ihrer Berechnung nach von dem Empfänger nach Maassgabe des allein entscheidenden Vertragsgesetzes, des Betriebsreglements und der Tarife, zu entrichtenden Fracht, sie ändert durchaus nichts an dem Vertragsverhältniss, welches sich, soweit die Höhe der zu zahlenden Fracht in Frage kommt, ausschliesslich nach dem Betriebsreglement und den Tarifen, auf welche die vorschriftsmässigen Frachtbriefformulare ausdrücklich verweisen, regelt. Es würde deshalb, da der Empfänger die Tarife als Theil des gesetzligen Vertrages kennen muss, der Ausrechnung des Frachtbetrages auf dem Frachtbriefe, wie sie im Verkehrsinteresse liegt, nicht bedürfen, um die tarifmässige Fracht einzufordern; denn diese tarifmässige Fracht, nicht den auf Grund einseitiger Berechnung der Bahnverwaltung in den Frachtbrief eingetragenen, möglicherweise unrichtig berechneten oder ermittelten Betrag schuldet der Empfänger. Er erfüllt deshalb, wenn er ohne eigene Prüfung die im Frachtbrief zu niedrig ausgeworfene Fracht berichtigt, seine Verpflichtung aus Art. 406 des H.-G.-B.'s, gegen Annahme der Güter nach Maassgabe des Frachtbriefes in dem vorstehend erläuterten Sinne Zahlung zu leisten, nicht vollständig und bleibt folglich zur Nachzahlung des zu wenig gezahlten unbedingt verbunden. Diese ausschliessliche Maassgeblichkeit des Reglements und der Tarife und die entsprechende Unmaassgeblichkeit der Frachtberechnungen auf dem Frachtbriefe sowie der darauf geleisteten oder erhobenen Zahlungen für und gegen die Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich festzustellen, ist als der Zweck des § 53 Abs. 2 anzusehen. — Der Beklagte selbst sieht auch das Verschulden der Bahnverwaltung, welches sie des Rechts der Nachforderung zu wenig bezahlter Fracht verlustig machen soll, nicht sowohl in dem Versehen bei der Anwendung des Tarifs oder bei der Frachtberechnung, als in der verzögerten Geltendmachung ihres Anspruchs, wodurch ihm der Rückgriff auf seinen Auftraggeber erschwert, wenn nicht unmöglich geworden sei. Dann ist es aber nicht die unrichtige Frachtberechnung, welche dem Beklagten zum Nachtheil gereicht, sondern die angeblich schuldvoll verspätete Geltendmachung der Nachforderung, welche doch, da sie der einjährigen Verjährungsfrist der Art. 403 und 386 des H.-G.-B.'s nicht unterliegt, berechtigter Weise bis zum Ablauf der ordentlichen Verjährungsfrist (Art. 412) geltend zu machen war. Daselbe gilt von den von Eger (a. a. O. S. 423) angeführten Beispielen. Hält man, wie es geboten ist, daran fest, dass die Höhe des vom Empfänger geschuldeten Frachtbetrages durch die Tarife, auf Grund welcher die Sendung erfolgt, gegeben, somit eine unrichtige Frachtberechnung im Frachtbrief nur eine einseitige unrichtige Folgerung aus für beide Theile, Bahnverwaltung und Empfänger, feststehenden Faktoren ist, sowie dass § 53 nichts weiter bezweckt, als beiden Theilen für den Fall unrichtiger Tarifanwendung und Frachtberechnung ihr Recht zu wahren, ausschliesslich nach Maassgabe der Tarife Fracht zu fordern und Fracht zu zahlen, so erhellt ohne weiteres, dass im vorliegenden Falle bei unbestritten zum Nachtheil der Bahnverwaltung stattgehabter unrichtiger Tarifanwendung ihr Anspruch auf Beseitigung dieses Nachtheils durch Nachzahlung des zu wenig Gezahlten seitens des Empfängers begründet sein muss, ohne dass der Beklagte in der Lage wäre, aus der bisherigen Nichteinhebung der schon bei Empfangnahme der Güter geschuldeten, jedoch zu wenig gezahlten Fracht der Bahnverwaltung einen Vorwurf zu machen. (Erk. des I. Senats des Ober-Landesgerichts zu Hamburg vom 16. März 1891; Seuffert, Archiv. Bd. XVII S. 211 ff.)

Verschiedenes.

Zur Frage der städtischen Verkehrsmittel.

Das „Engineering Journal“ enthält einige beachtenswerthe Bemerkungen zu dieser Frage, die im folgenden mitgetheilt sind. Das Blatt, welches wesentlich Amerikanische Verhältnisse im Auge hat, schreibt wie folgt:

Die Verkehrsbewältigung in Städten ist eine der schwierigsten und verwickeltsten Aufgaben, die an den modernen Ingenieur herantritt. Die Strömung ist dahin gerichtet, die Bevölkerung zu konzentriren und das schnelle Anwachsen unserer grossen Städte zeitigt allenthalben das Bedürfniss nach besseren Verkehrsanlagen. In Newyork spielt die Frage seit Jahren und ist bis jetzt nur zum Theil gelöst. Dasselbe kann von Brooklyn gesagt werden; Philadelphia ist in der Erörterung der Angelegenheit begriffen. In Boston sind die Strassenverkehrsmittel vollständig überlastet und Chicago ist im Begriff, der Noth gehorchend, nicht allein den Anforderungen gerecht zu werden, welche die Stadt stellt, sondern auch Mittel und Wege zu schaffen, um die grosse Anzahl der auf der nächstjährigen Ausstellung zu erwartenden Besucher ordnungsmässig zu befördern.

Man muss eingestehen, dass das, was bis heute geschehen ist, keineswegs eine befriedigende Lösung der Angelegenheit darstellt. Unglücklicherweise sind die Städte nicht nach einem im voraus feststehenden Plan angelegt worden; sie wachsen nach und nach und wenn sie so gross sind, dass Schnellverkehrsmittel geschaffen werden müssen, stellen sich deren Anlage zahlreiche Hindernisse in den Weg. Den Interessen des Grundbesitzes muss Rechnung getragen werden, Strassen dürfen nicht gesperrt werden und zahlreiche andere Erwägungen müssen platzgreifen. Newyork ist in vielen Beziehungen der Anlage von Schnellverkehrslinien günstig und die Hochbahnen schienen eine Zeit lang den Bedürfnissen zu genügen; aber nach einigen Jahren erachtete man sie bereits für unzulänglich, und die fortgesetzten Erörterungen darüber und Bemühungen, bessere Verkehrsanlagen zu schaffen, sind wohlbekannt.

Bei allen Vorschlägen, die auf die Anlage von Kabelbahnen und elektrischen Strassenbahnen zielen, müsste die Fahrgeschwindigkeit in den Strassen in einer Weise beschränkt werden, dass diese Verkehrsmittel für lange Strecken in der Stadt ungeeignet sind und sie daher nur für einen beschränkten Bezirk in Frage kommen. Dass die Fahrbahn in grossen Städten über oder unter der Oberfläche liegen muss, ist allgemein anerkannt. Die Baukosten und in gewissem Grade die öffentliche Meinung sprechen gegen unterirdische Bahnen, während andererseits die Nachtheile für die Strassen, die Verschlechterung in der Beleuchtung und Lüftung und die Be-

nachtheiligung in den Grundbesitzverhältnissen den Hochbahnen entgegen gehalten werden.*)

Allgemeine Regeln können hier nicht festgelegt werden, und der Ingenieur muss jeden Fall nach der besonderen Sachlage behandeln und den Schwierigkeiten begegnen, so gut er kann. Die wirkliche Bauausführung wird in den meisten Fällen der am wenigsten schwierige Theil der Aufgabe sein; schwieriger sind die Vorbereitungen und die Ueberwindung der Einsprüche. In den meisten Fällen wird die technische Lösung den Ingenieur vermuthlich nicht befriedigen, denn er wird nicht imstande sein, das Beste zu wählen, und mit einem solchen Ergebniss zufrieden sein müssen, wie es die einander entgegenstehenden Interessen und Umstände mit sich bringen.

Auch einer anderen Aufgabe ist bisher sehr wenig Beachtung zu theil geworden; dies ist die Frage der schnellen und ökonomischen Abfertigung und Austheilung der Güter in den Städten. Die jetzige Art, die Güter aufzusammeln und auszutheilen ist recht mangelhaft. Die Verbesserungen an den Endpunkten der Bahnen sind auf die Güterbehandlung auf den Bahnhöfen beschränkt; der Zu- und Abfuhr ist nicht die nöthige Beachtung zu theil geworden. Besonders bei kleinen Mengen kann die Abgabe von Gut am Bahnhof in Newyork ebenso viel kosten, als die Beförderung nach Chicago und ebenso viel Mühe machen, wenn nicht gar mehr Zeit erfordern.

Die Frage der Personenbeförderung ist eine so dringliche, dass sie bisher allein die Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat; aber auch die Vertheilung der Güter bedarf dringend der Verbesserung und diese sollte bei Zeiten erwogen werden.

Der Kohlenstreik in der Grafschaft Durham,

welcher sich nunmehr in der neunten Woche befindet, scheint sich jetzt dem Ende zuzuneigen, da die Lage der ausständigen Bergleute unhaltbar geworden ist. Sie werden zweifellos auch in einen Lohnabzug willigen müssen, um ihre Lage nicht noch mehr zu verschlechtern.

Die Verwendung des Aluminiums

ist eine Frage, die mehr als manche andere neuere Angelegenheit im Vordergrunde der Erörterungen gestanden hat. Auch hier begegnet man der Erscheinung, dass zuerst allzu rosige Erwartungen von den wirklichen Thatsachen Lügen gestraft wurden, dass dann die Anschauungen ins übertriebene Gegentheil umschlugen. Ebenso wenig wie eine Berechtigung vorhanden ist, das Aluminium als das Metall der Zukunft zu preisen, welches Eisen, Stahl und Messing aus dem Felde schlagen werde, ebenso wenig ist Grund vorhanden, es nunmehr als wenig werthvoll für praktische Zwecke zu bezeichnen. Die Wahrheit scheint in der Mitte zu liegen.

Die grosse Leichtigkeit des Metalles, seine leichte Bearbeitbarkeit und einige andere Eigenschaften sichern ihm jedenfalls eine wichtige Stelle, aber sein Verhalten gegenüber Zug- und Druckbeanspruchungen ist kaum derartig, dass es einen geeigneten Ersatz für Stahl bilden kann. Ein grosser Vorzug des Metalles wird darin erblickt, dass es leicht mit anderen Metallen Legirungen eingeht. Selbst oder namentlich geringe Beimengungen von Aluminium vermögen die Natur anderer Metalle wesentlich zu ändern und ihnen, wie Versuche gezeigt haben, werthvolle Eigenschaften zu verleihen. Weitere Erfahrungen in dieser Richtung bleiben jedoch noch zu sammeln.

Der hohe Preis des Metalles hat einer weiteren Verbreitung bisher im Wege gestanden, aber man hofft, dass es nach und nach gelingen wird, den Preis ganz wesentlich herabzudrücken, in dem Maasse, wie die Art der Gewinnung verbessert wird.

*) Der Schreiber hat hier offenbar nur die Newyorker Verhältnisse im Auge.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Hin, bisher in Coblenz, ist die Stelle eines Baubeamten im technischen Eisenbahn-Büreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsbaumeister Platt in Düsseldorf ist unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamts (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf zum Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor ernannt worden.

Der Eisenbahn-Maschinen-Inspektor Traeder, Vorstand der Lokomotiv-Reparatur-Abtheilung A der Hauptwerkstätte Oberschlesien in Breslau ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau und Regensburg-Donaulände trans. Die im Tarif vom 15. Juni 1892 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 und 6 für Spath und Gyps zwischen Passau und Regensburg-Donaulände trans. einerseits und Gera Preussischer Staatsbahnhof andererseits gelten auch für den Verkehr mit den Stationen Gera und Gera-Pforten der Sächsischen Staatsbahnen.

Erfurt, den 14. Juni 1892. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreich-Ungarischer Verband. Vom 1. k. Mts. ab bis auf weiteres kommen die im Verbandtarif Theil II Heft 2 (Getreidetarif) vom 15. Oktober 1891 ausgeworfenen Kursdifferenzen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen in Abzug.

Breslau, den 15. Juni 1892. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehre Köln (links- und rechtsrh.)- und Elberfeld-Breslau. In den Staatsbahn-Güterverkehren Köln (links- und rechtsrh.)- und Elberfeld-Breslau erhält die Position „Schnittholz" im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet,
a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter."

Breslau, den 15. Juni 1892. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Haltestelle „Zuckerfabrik" der Stargard-Cüstriner Bahn und für die Versandstationen Bobrek, Bahnschacht der Gräfin Lauragrube und Margarethenschacht der Gottmitunsgrube. Druckabzüge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 14. Juni 1892. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. April 1890 ist der vom 1. Juli 1892 an gültige Nachtrag 14 herausgegeben, welcher Tarifsätze für die neu eingerichtete Güterhaltestelle Lotte, Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife, Bestimmungen über die Frachtberechnung für Massengüter nach dem Wagenladegewicht, sowie sonstige Tarifergänzungen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 10. Juni 1892. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli lfd. J. ab treten im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarif folgende Aenderungen ein:

1. Für die Hefte 1, 3, 4 und 5 des Theiles III und Heft 1 des Theiles IV kommt die Zuschlagstabelle C zur Anwendung.
2. Die Kursunterschiede werden von den Frachtsätzen des Heftes 1 Theil II, des Heftes 2 Theil III, ferner des Obstausnahmetarifs Ungarn-Bayern vom 20. September 1891 im doppelten Betrage abgezogen.

München, den 9. Juni 1892. (1158)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli lfd. J. ab ist im Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehre den Frachtsätzen der Ausnahmetarife Nr. 1, 25, 26 und 28 im Nachtrag VI zu Heft 3 des Theiles II vom 1. April 1880, sowie den Frachtsätzen des Tarifes für Soda, Schilf etc. vom 1. März 1892 das Dreifache der Zuschlags- bezw. Kursunterschiedsbeträge zuzuschlagen.

München, den 10. Juni 1892. (1159)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Im diesseitigen Lokalverkehre, sowie im Verkehre zwischen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und diesseitigen Stationen andererseits hat die Position „Schnittholz“ im Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II mit sofortiger Wirksamkeit folgende, eine erweiterte Anwendung des fraglichen Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung erhalten:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet:

a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Oldenburg, den 9. Juni 1892. (1160B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni cr. wird die für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete diesseitige Haltestelle Alt-Eiche in den Tarif für unseren Lokal-Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Frachtsätze wird von den betheiligten Stationen Auskunft ertheilt.

Die Direktion (1161J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Schmalspurbahn Klotzsche - Königsbrück. Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der schmalspurigen Eisenbahn Klotzsche-Königsbrück tritt am 15. Juni d. J. der Nachtrag I in Kraft.

Dieser enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Güter-Frachttarifs, sowie einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Wegebaumaterialien für den Lokalverkehr der Schmalspurbahn.

Die mit der Aenderung des Güter-Frachttarifs im Uebergangsverkehre mit der Hauptbahn verbundene Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter zwischen Klotzsche und Lausa von 0,04 auf 0,05 ℳ und zwischen Klotzsche und Cunnersdorf bei Medingen von 0,06 auf 0,07 ℳ gilt erst vom 1. August d. J. an.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 11. Juni 1892. (1162)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Ab 1. Juli 1892 gelangen die im II. Nachtrag zu Theil II, Heft Nr. 3 des Verbandstarifes vom 1. September 1886, gültig ab 1. Januar 1892, enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. IX für Zucker aller Art etc., unter Abzug der doppelten Kursdifferenzen, zur Anwendung.

München, den 13. Juni 1892. (1163)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Kies. Am 18. Juni d. J. treten besondere Ausnahme-Frachtsätze für Kies von Beutersitz nach sämmtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Erfurt, den 14. Juni 1892. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Ermässigung der Frachtsätze für Pozsony-Fiókpályaudvar.) Vom 1. Juli d. J. ab kommen die für die Station Pozsony-Fiókpályaudvar (Pressburg = Filialbhf.) im Heft 3 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband (Ausnahmetarif für Getreide etc.) enthaltenen besonderen Frachtsätze zur Aufhebung, und werden für diese Station die in dem genannten Tarifheft für die Station Pozsony (Pressburg) enthaltenen Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0,03 ℳ für 100 kg erhoben.

Magdeburg, den 14. Juni 1892. (1165)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. gelangt für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einschliesslich der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Ausgabe, durch welchen der Tarif für den genannten Verkehr vom 1. Juli 1887 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

In demselben sind unter anderem Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Garms, Grüppenbühren, Heidmühle, Jaderberg, Nortmoor und Tettens der Oldenburgischen Staatseisenbahn neu vorgesehen.

Eine Erhöhung der bisher bestandenen Frachtsätze wird durch den neuen Gütertarif nicht herbeigeführt, für verschiedene Stationsverbindungen tritt eine geringe Frachtermässigung ein.

Der Tarif ist demnächst bei den betheiligten Güterabfertigungen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Oldenburg, den 13. Juni 1892. (1166B&W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Verbands - Gütertarif. Vom 20. Juni d. J. ab wird Butzbach in den Ausnahmetarif Nr. 8 für Petroleum und Naphta im Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen aufgenommen.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Juni 1892. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Petroleumverkehr. Mit 1. Juli 1892 gelangt zum Ausnahmetarif für Petroleum, gültig vom 1. September 1891, der Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält eine Ergänzung der Tarifbestimmungen sowie des Kilometerzeigers, ferner Aufnahme neuer Stationen und Berichtigung bisheriger Frachtsätze.

Wien, am 13. Juni 1892. (1168)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zu Tarif Theil II b. Der vorbezeichnete, am 1. Juli 1892 in Kraft tretende Nachtrag enthält eine Berichtigung des Nachtrages II, Aenderungen von Stationsbezeichnungen, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers für die Französischen Strecken.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Oesterr.-Ungarischen Bahnverwaltungen bez. Stationen zum Preise von 5 kr. = 10 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1892. (1169)
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide etc. (Ausn.-Tarif 9 a) treten ab 1. Juli d. J. unter Berücksichtigung der in der Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Pozsony-fiókpályaudvar	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 182 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Pozsony-fiókpályaudvar	177 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Pozsony-fiókpályaudvar	217 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, den 14. Juni 1892. (1170)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Inländischer Kohlenverkehr nach Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der K. K. priv. Böhm. Westbahn und der K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen. (Einführung eines neuen Tarifes.) An Stelle des vom 15. September 1891 gültigen Tarifes für obengenannten Verkehr und des zugehörigen Nachtrages I tritt am 1. August 1892 ein neuer Tarif mit theilweise erhöhten Frachtsätzen in Wirksamkeit, welcher vom 15. Juli 1892 an zum Preise von 30 kr. Oe. W. durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen oder Stationen zu beziehen ist.

Die Berechnung der Frachtsätze des neuen Tarifes erfolgte unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 2. Juni 1892 Nr. 63 (S. 963) bekanntgegebenen Aenderungen des Ausnahmetarifes I des Lokal-Gütertarifes der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.

Prag, am 15. Juni 1892. (1171)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Donau-Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg. (Einführung des Nachtrages II.) Mit 1. Juli 1892 tritt zum Donau-Umschlagstarife von und nach Serbien via Korneuburg, gültig vom 15. Mai 1888, der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält durchgehends neue Sätze der Schnitttafel II, sowie einige neue Ausnahmetarife. Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion kostenfrei erhältlich.

Wien, am 9. Juni 1892. (1172)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte von Zawratetz-Tremosnitz nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Mit 1. Juli 1892 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte von Zawratetz-Tremosnitz nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Kraft und wird der bisherige Tarif, gültig vom 1. Juni 1889, unter Einem aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes können bei der gefertigten Direktion um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 11. Juni 1892. (1173)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,

Galizischer Gemeinschafts - Verkehr. Verlegung des Termines für die Aufhebung sämmtlicher noch in Kraft bestehender Tarifhefte. In Abänderung der in der Nummer 57 des „Verordnungsblattes des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ vom 19. Mai 1892 enthaltenen Kundmachung wird bekannt gemacht, dass die nachfolgenden Tarifhefte des Galizischen Gemeinschaftsverkehres sammt allen zu denselben bisher erschienenen Nachträgen nicht am 1. Juli 1892, sondern erst am 15. Juli 1892, und zwar — ohne Ersatz — ausser Kraft treten werden, und zwar:

Theil II (Besondere Bestimmungen) vom 1. April 1889,
„ II, Heft 1 vom 1. April 1889,
„ II, „ 3 „ 1. „ 1889,
„ II, „ 5 „ 1. „ 1889,
„ II, „ 6 „ 1. „ 1889,
„ II, „ 7 „ 1. „ 1889,
„ II, „ 8 „ 1. „ 1889,
„ II, „ 10 „ 1. „ 1889.

Wien, am 11. Juni 1892. (1174)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahn - Verband. Abänderung des Einführungstermines von Tarifnachträgen zu den Heften 1, 2 und 3. In Abänderung der in der Nummer 57 des „Verordnungsblattes des K. K. H.-M. für Eisenbahnen und Schifffahrt“ vom 19. Mai 1892 erschienenen Kundmachung wird bekannt gemacht, dass die nachstehend bezeichneten Tarifnachträge und zwar:

Nachtrag II zu Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1889,
Nachtrag II zu Theil II, Heft 2 vom 15. September 1889,
Nachtrag II zu Theil II, Heft 3 vom 15. August 1890,

nicht am 1. Juli 1892, sondern erst am 15. Juli 1892 in Kraft treten werden.

Mit dem gleichen Termin, d. i. mit 15. Juli 1892 treten auch die ab 15. Juli 1891 gültigen „Kartirungssätze“ für den Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsb. (Galizische Linien), sowie der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. K.F.-Nordbahn andererseits ausser Kraft.

Wien, am 11. Juni 1892. (1175)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Elbeumschlags - Verkehre (Aenderung des Kurses). Vom 1. Juli d. J. ab bis auf weiteres kommen die in den Tarifen und Nachträgen für den Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich, Westösterreich und Ungarn enthaltenen Kursdifferenzen in doppelter Höhe in Abzug.

Im Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien bleiben die Kursdifferenzen unberücksichtigt.

Wien, den 11. Juni 1892. (1176)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages XI zu den Gebührentarifen für die Lokalbahnen.) Mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Lokalbahn Troppau-Bennisch, worüber eine eigene Kundmachung erfolgt, tritt zu den ab 1. Juni 1888 gültigen Gebührentarifen für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgüter-Transport, dann für die mit diesen Transporten im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren und Fahrzeugen auf den Lokalbahnen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag XI in Wirksamkeit, welcher die für die Lokalbahn Troppau-Bennisch maassgebenden Bestimmungen und Tarife enthält.

Dieser Nachtrag kann im kommerziellen Büreau und in den grösseren Stationen der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 kr. Oe. W. pro Stück bezogen werden.

Wien, den 14. Juni 1892. (1177)
Die Direktion.

---

2. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1892 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. zw. jener der

Schuldverschreibungen Lit. A pr. 1500 Mark D. R.-W. mit 30 ℳ D. R.-W.,
jener der
Schuldverschreibungen Lit. B pr. 300 ℳ D. R.-W. mit 6 ℳ D. R.-W.

vom 1. Juli 1892 an bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt und bei der Dresdner Bank,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Teplitz, am 16. Juni 1892. (1178)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

3. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königl. Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 60 für das Jahr 1891 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung je eines Wandkrahnes für Güterschuppen von 1250 kg Tragfähigkeit für die Bahnhöfe Ragnit und Pillkallen, eines Ueberladekrahnes von 5000 kg Tragf. für Bahnhof Neustadt i/Westpr. und eines Ueberladekrahnes von 10000 kg Tragf. für Bahnhof Gnesen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Vertragsbedingungen und 3 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 1,50 ℳ in baar von uns zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 24. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bei uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird im Zimmer Nr. 186 (Verwaltungsgebäude) stattfinden.

Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 5. Juni 1892. (1179J)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Wer durch einen Anstrich mit
Carbolineum
sicheren u. dauernden Schutz d. Holzes erzielen will, wähle nur die echte, seit 17 Jahren bewährte Originalmarke
Avenarius
D. R.-Patent No. 46021.
Prospekte und Nachweis nächstgelegener Fabrikniederlagen durch R. Avenarius & Co., Stuttgart & Hamburg.

— Gesetzlich geschützt. —
System: C. Fiebrandt,
Bromberg-Okollo 3.
D. R.-P. 61136.
Befestigung der Speichen bei Rädern.

Sicherheits - Eisenbahn - Velociped - Draisine
für 1 und 2 Mann, mit Kugellagern, Kettenantrieb, verstellbarem Reitsessel zum Vor- und Rückwärtsfahren.
Theilzahlungen gestattet nach contractlicher Vereinbarung.

Flaggen und Dekorations-Artikel.
Reinecke's Fahnenfabrik, Hannover.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 48. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Juni 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Ersparnisse bei den Fahrplänen.
Die Eisenbahn von Reutlingen nach Honau.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.
Aus dem Deutschen Reich:
Kleinbahngesetz: Berathung des Gesetzentwurfs.
Internation. Eisenb.-Frachtrecht.
Erweiterung des Preussischen Staatsbahnnetzes.
Unfälle im Monat April d. J.
Verspätungen im April d. J.
Blankensee-Woldegk-Strasburg.
Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen u. Güternebenstellen.
Preussische Staatseisenbahnen:
Benutzung höherer Wagenklassen.
Central-Meldestelle f. fehlende bezw. überzählige Gepäckstücke.
Badische Eisenbahnen: Ermässigung der Gepäckfracht.
Bayerische Staatseisenbahnen.
Altdamm-Colberger Eisenbahn.
Deutsch-Nordischer Lloyd.
Berliner Vorortverkehr.
Elektrische Strassenb. in Breslau.
Aus der Schweiz:
Schmalspurb. Landquart-Davos.
Schweizerische Centralbahn.
Schweizerische Südostbahn.
Vereinigte Schweizer Bahnen.
Jura-Simplonbahn.
Die Bündner Bahnen und die Eisenbahnbank.
Rothhornbahn.
Geschäftsberichte Französisch. Eisenbahnen für 1891.
Nordbahn.
Aus Schweden und Norwegen:
Betriebsergebnisse der Schwedischen Bahnen im Jahre 1890.
Neubauten in Norwegen.
Aus Nordamerika:
Selbstthätiges elektrisches Blocksignal von Hall.
Vorlage, betr. Aenderung des Bundes-Verkehrsgesetzes.
Elektrische Wagenbeleuchtung.
Elektrische Motoren für die Baltimore Beltbahn.
Dividenden.
Canadian Pacificbahn.
Pennsylvaniabahnen.
Urtheile des Reichsgerichts:
Erkenntniss vom 9/1. 1892.
Bücherschau:
Miles Ferrarius, Studien über die heutigen Eisenbahnen im Kriegsfalle.
Verschiedenes:
Société du chemin de fer ottoman Salonicki-Monastir.
Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- und Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ersparnisse bei den Fahrplänen.

Der Rückgang im Handel und das mangelnde Vertrauen zu grösseren geschäftlichen Unternehmungen, geringe Ausfuhr und eine wenig entfaltete Bauthätigkeit, kurz die im allgemeinen recht „flaue“ Zeit, in welcher wir leben, hat für die Eisenbahnen einen erheblichen Rückgang der Einnahmen mit sich gebracht. Jeder neue Abschluss bringt einen weiteren Ausfall. Es ist daher natürlich, dass die Verwaltungen darauf bedacht sind, die entstehenden Ausgaben nach Möglichkeit einzuschränken und zu sparen, wo dies nur irgendwie angängig ist. Der Erfolg dieses Bestrebens ist denn auch nicht ausgeblieben und kann im allgemeinen ein recht günstiger genannt werden.

Der Zweck dieser Zeilen ist, im Interesse weiterer Verminderung der dauernden Ausgaben eine Frage wieder anzuregen, welche schon früher hin und wieder aufgeworfen wurde, eine befriedigende Lösung aber nicht gefunden hat. Bekanntlich zerfällt der Fahrplan der meisten Europäischen Eisenbahnverwaltungen in 2 Abschnitte, den Sommer- und den Winterfahrplan; ersterer beginnt neuerdings mit dem 1. Mai und endet am 30. September, letzterer beginnt mit dem 1. Oktober und endet am 30. April. Der Sommerfahrplan umfasst gegenwärtig 5 Monate, bis zu diesem Jahre sogar nur 4—4½ Monate, der Winterfahrplan umfasst 7 Monate. Für jeden der beiden Abschnitte wird das gesammte, von den einzelnen Verwaltungen zur Ausgabe gelangende Fahrplanmaterial erneuert. Zur generellen Feststellung der Fahrpläne für den Personenverkehr findet eine mündliche Verhandlung zwischen Vertretern aller grösseren Eisenbahnverwaltungen geraume Zeit vor dem Einführungstermin eines jeden Fahrplans statt. Die spezielle Feststellung des Fahrplans, insbesondere für den eigenen Be-

zirk erfolgt dann später und erfordert meistens noch ein recht umfangreiches Hin- und Herkorrespondiren, bei dem wohl manchmal der Wunsch auftaucht, die voraufgegangene internationale Fahrplankonferenz möge dem erstrebten Ziele etwas näher geführt haben. An und für sich ist der mündliche Meinungsaustausch vortheilhaft, zumal wenn die Betheiligten dem zur Behandlung gelangenden Gegenstande nicht fern stehen und selbst auf die Nebenumstände eingehen können. Ausserdem sind diese Konferenztage nebst den damit verbundenen Reisen eine angenehme Abwechselung, „des Dienstes immer gleichgestellte Uhr“ zeigt einige freiere und frohere Stunden an.

Der Sommerfahrplan bringt erfahrungsgemäss die erheblicheren Aenderungen, da mit Eintritt des lebhafteren Reiseverkehrs auch besondere Maassnahmen zur ordnungsmässigen Bewältigung desselben getroffen werden müssen und man auch wohl nur selten dazu schreiten muss, eine dauernde Vermehrung von Zügen oder eine grössere Aenderung bestehender Zugverbindungen mit dem Winterfahrplan eintreten zu lassen. Anders verhält es sich mit dem Güterzugfahrplan, der die grösseren Aenderungen im Herbst, meist schon vor der Einführung des Winterfahrplans erfährt.

Wenn somit zum 1. Oktober die Personenzüge nur unwesentlich, die Güterzüge aber gar nicht geändert werden, weil letztere bereits einige Wochen vorher dem stärkeren Herbstverkehr entsprechend umgestaltet sind, sollte man es für angängig erachten, nur einmal im Jahr eine Erneuerung der Fahrpläne eintreten zu lassen. Es ist jedoch zu unterscheiden zwischen den Dienstfahrplänen der Eisenbahn und den Fahrplänen für das Publikum. Letztere werden aus naheliegenden Gründen einer Erneuerung eher bedürfen, als die Dienstfahrpläne, weil die Berichtigungen auf mehr Schwierigkeiten stossen und Aushangfahrpläne auch wohl kaum ein ganzes Jahr vorhalten würden. Bei diesen Fahrplänen würde daher an einer zweimaligen Erneuerung festgehalten werden müssen, ebenso bei den Kursbüchern und dem sonstigen verkäuflichen Fahrplanmaterial. Die Dienstfahrpläne dagegen werden nöthigenfalls durch Deckstreifen berichtigt, wie dies schon jetzt bei Aenderungen innerhalb des Fahrplanabschnittes der Fall ist. Es darf dann natürlich nur solches Papier verwendet werden, welches geeignet ist, ein ganzes Jahr lang der Einwirkung von Licht und Luft sowie der Benutzung zu widerstehen. Schon jetzt wird für die Festsetzung des Güterzugfahrplans vielfach die verkehrsreichste Zeit als Grundlage angenommen und die hierfür erforderliche Anzahl von Zügen vorgesehen. Entweder werden die in den Sommermonaten nicht erforderlichen Züge als sogen. Bedarfszüge bezeichnet oder die erst im Herbst zur Beförderung gelangenden Züge führen gleich die Bezeichnung Güterzüge mit dem Vermerk, dass der Tag, mit welchem dieselben zur Beförderung gelangen, noch besonders bekannt gegeben werden wird. In ähnlicher Weise würde auch mit dem Personenzugfahrplan verfahren werden können. Derselbe würde bei der Einführung am 1. Mai alle für den Sommer erforderlichen Züge — einschliesslich der nur an bestimmten Tagen zur Beförderung gelangenden — enthalten. Die für den Winter nicht erforderlichen Züge könnten je nach den in Frage kommenden Fahrplänen den Vermerk: „verkehrt nur bis 30. September“ (oder dem sonst festgesetzten Tage) oder ein mit dieser Bedeutung versehenes Zeichen führen. Auf den an das Streckenpersonal vertheilten Fahrplänen und in den Fahrplanbüchern könnten die nicht mehr verkehrenden Züge durchstrichen werden.

Dass diesem Vorschlage in mancher Beziehung Bedenken entgegenstehen, namentlich betreffs derjenigen Strecken, welche einen zeitweise erheblich gesteigerten Personen- oder Güterverkehr zu bewältigen haben, wie zwischen Berlin und seinen Vororten, sowie im Oberschlesischen und Ruhrkohlenrevier, wird nicht verkannt. Auf diesen Linien hat sich jedoch die Anwendung eines sogen. starren Fahrplans mit gleichen Fahrzeiten als zweckmässig erwiesen, bei dem der Zugdienst dem Verkehr entsprechend leichter geregelt werden kann. Sollte jedoch mit Rücksicht auf die zu erzielenden bedeutenden Ersparnisse ein Versuch unternommen werden, so würde sich sicherlich ergeben, dass im allgemeinen eine einmalige Erneuerung der für den Dienstgebrauch bestimmten Fahrpläne ausreichend ist. Es gibt eine grosse Zahl von Bahnstrecken in industriereichen Gegenden und solchen von hervorragender landwirthschaftlicher Bedeutung, auf welchen sich ein fast beständiger Fahrplan für den Güterverkehr schon seit Jahren erhalten hat, ein Beweis dafür, dass dieses erstrebenswerthe Ziel nicht unerreichbar ist. Die Ersparnisse würden sicherlich auch eine Verständigung der Eisenbahnverwaltungen untereinander sehr erleichtern, dahingehend, dass erhebliche Aenderungen im Personenzug-Fahrplan nur zum Sommer in Aussicht genommen werden dürfen.

Was nun die Ersparnisse selbst betrifft, so handelt es sich um die nur einmalige Erneuerung der graphischen Fahrpläne, der Fahrplanbücher und der Fahrpläne für das Streckenpersonal. Möglicherweise wird auch von einer häufigeren Erneuerung der Vorschriften für die Wartezeiten und derjenigen für die Viehbeförderung abgesehen werden können. Die Kosten betragen bei einer der 11 Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen annähernd im Durchschnitt:

a)	für graphische Fahrpläne	1 252 ℳ.
b)	„ Fahrplanbücher	4 562 „
c)	„ Streckenfahrpläne, soweit solche vorhanden sind	586 „
	zusammen	6 400 ℳ.
d)	für Vorschriften über Wartezeiten . . .	318 ℳ.
e)	„ „ für die Viehbeförderung	110 „
	zusammen	429 ℳ.

für alle Direktionen

zu a—c demnach 6 400 × 11 = 70 400 ℳ.
„ d—e „ 428 × 11 = 4 708 „
im ganzen 75 108 ℳ.

Bringt man von diesem Betrage 10 % für die etwa zur Ausgabe gelangenden Deckblätter in Abzug, so bleibt noch eine jährliche Ersparniss von rund 67 000 ℳ. für die Preussische Staatsbahnverwaltung. Sollten die unter d und e aufgeführten Drucksachen ausser Ansatz bleiben müssen, so beliefe sich die Ersparniss nach Abrechnung von 10 % immer noch auf rund 63 300 ℳ. Bei einem solchen Betrage dürfte es doch angezeigt erscheinen, der hier aufgeworfenen Frage näher zu treten.

Sollte sich die Einführung eines das ganze Jahr hindurch gültigen Fahrplans ermöglichen lassen, so würde auch nur eine einmalige Veröffentlichung desselben durch den sogen. Zeitungsfahrplan erforderlich sein, und damit ein weiterer Betrag von rund 32 500 ℳ. in jedem Jahre erspart werden, wenn es nicht vorgezogen werden sollte, auf diese kostspielige Verbreitung des Fahrplans, welche doch nur von zweifelhaftem Werth ist, gänzlich zu verzichten. Eine erhebliche Ersparniss würde durch die einmalige Erneuerung der Dienstfahrpläne bei jeder grösseren Eisenbahnverwaltung erzielt werden.

Da sowohl amtliche, wie von Privatleuten herausgegebene Kursbücher in grosser Zahl dem Publikum zu Gebote stehen und da ferner die Aushangfahrpläne alle wichtigeren Anschlüsse und Ankunfts- bezw. Abfahrtszeiten für die grösseren Orte der bedeutenderen Verkehrsrichtungen aufweisen, so dürfte ein zwingender Grund für die Anfertigung besonderer Routenfahrpläne für den Aushang kaum vorliegen. Für diese Arten von Fahrplänen werden seitens der Preussischen Staatsbahnverwaltung alljährlich auch noch etwa 3 000 Mark verausgabt. Durch den Wegfall derselben würde eine Lücke nicht entstehen, wie es vor einigen Jahren auch kaum bemerkt wurde, dass dieselben fast immer erst mehrere Wochen nach dem Inkrafttreten des neuen Fahrplans zur Ausgabe gelangten.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die Zerlegung der Fahrplanbücher in mehrere Abschnitte sich bei den grösseren

Verwaltungen, welche damit einen Versuch machten, als recht vortheilhaft erwiesen hat. Bei einer derselben sind dadurch bei jedem Fahrplanwechsel über 800 ℳ erspart worden. Die anfänglich gehegten Bedenken, es werde das Auffinden der Züge, insbesondere der in mehreren Heften erscheinenden, sehr erschwert und das Personal infolge des Gebrauchs mehrerer Hefte an Stelle des den gesammten Bezirk umfassenden Buches in unliebsamer Weise belastet werden, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. Mehrere Hefte sind im allgemeinen nur an die Personale zu vertheilen, welche durch mehrere Amtsbezirke laufende Züge zu befördern haben. Bei Bestimmung des Inhalts dieser Hefte muss auf die Diensteintheilung ebenfalls Rücksicht genommen werden; es wird nur ausnahmsweise möglich sein, die Fahrplanhefte einfach den vorhandenen Amtsbezirken anzupassen.

Auf dem hier gestreiften Gebiete ist ohne Nachtheil für die Eisenbahn und das Publikum eine nicht unerhebliche Einschränkung der bisherigen Ausgaben möglich und wenn diese erreicht würde, wäre auch der Zweck dieser Zeilen erreicht.

K. II.

Die Eisenbahn von Reutlingen nach Honau.

Die als Bahn untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite erbaute Bahnlinie von Reutlingen nach Honau ist am 2. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Wir geben, einem Bericht des „Staats-Anz. f. Württemberg“ folgend, nachstehend eine Beschreibung der Bahn:

Die Bahn führt durch das stark bevölkerte und industriell reich entwickelte Echazthal, eine durch Geschichte und Naturschönheiten hervorragende Gegend. Den braunen und weissen Jura in den meisten Gliedern in oft sumpfigem und verrutschtem Terrain durchziehend, darf die Linie auch das Interesse des Geologen in Anspruch nehmen. Bei der Bauausführung sind einzelne geologische Merkwürdigkeiten und Alterthümer zu Tage gekommen.

Die neue Bahn Reutlingen-Honau beginnt als Theilstrecke der Linie Reutlingen-Münsingen mit der Mitte des Verwaltungsgebäudes des Bahnhofs Reutlingen in der Höhe von 374,80 m über dem Meere und endigt am Fuss des Albplateaus mit der Station Honau in der Höhe von 525 m über dem Meere. Die Länge der ganzen Strecke beträgt 11,213 km und der ganze Höhenunterschied berechnet sich zu 150,2 m. Die Gefällsverhältnisse sind nicht günstig, es musste die stärkste Steigung zu 1 : 45 angenommen werden. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 180 m.

Den Bahnhof Reutlingen, welcher aus Anlass der Einführung der neuen Linie umgebaut und erweitert wird, verlässt die Bahn Reutlingen - Honau in nordöstlicher Richtung mit der Steigung 1 : 65. In scharfem Bogen, mit dem Krümmungshalbmesser von 180 m, wendet sich die Linie alsbald nach Osten, den sogenannten Scheibengipfel, einen Ausläufer der 706 m hohen Achalm mit einem 800 m langen bis 10 m tiefen Einschnitt anschneidend. In diesem Bahneinschnitt ist 6 m unter dem Terrain, eingebettet in Opalinusthon, ein vorzüglich erhaltener, etwa 1,5 m langer, der Königlichen Landessammlung einverleibter Mammuthzahn gefunden worden. Am Fuss der Silberburg vorbei zieht sich die Bahn zwischen schönen Gärten und Weinbergen in der Steigung 1 : 60 bis zur Haltestelle Eningen in der Höhe von 404,85 m über dem Meere. Nach Ueberschreitung der Staatsstrasse nach Eningen in Schienenhöhe und Ueberbrückung des Arbachs gelangt die Bahn mit der Maximalsteigung 1 : 45 zu dem in der Höhe von 428,15 m über dem Meere am Gehänge des Ursulaberges liegenden Bahnhof Pfullingen. Hier bietet sich ein schöner Blick auf Pfullingen und Reutlingen, auf den Georgenberg und die Achalm. Die Bahn verlässt den Bahnhof Pfullingen, den alten Kirchhof durchschneidend, in der Steigung 1 : 45, überschreitet die Ortsstrasse in Schienenhöhe, umgeht dicht hinter den Häusern, den Bergabhang wenig anschneidend, die Stadt Pfullingen, überschreitet die Heerstrasse (Römerstrasse von Pfullingen auf die Alb führend), alsdann erstmals die Echaz und erreicht zwischen den Papierfabriken von Gebr. Laiblin und J. Krauss Erben den Haltepunkt „Papierfabriken“ in der Höhe von 447,5 m über dem Meere. Der Haltepunkt ist so angelegt, dass von demselben in die beiden Fabriken Privatgeleise erstellt werden können. Zwischen der Heerstrasse und dem Haltepunkt stiess man auf Alemannengräber, deren Inhalt (Lanzenspitzen, ein- und zweischneidige Schwerter, Wehrgehänge usw.) den vaterländischen Sammlungen einverleibt wurde. Im weiteren Verlauf übersetzt sodann die Bahn die Staatsstrasse mittelst schiefer Ueberführung, und legt sich in der Steigung 1 : 45 an den linksseitigen Bergabhang mit einem Einschnitt von 6,5 m Tiefe. Aus diesem in rutschigem Terrain angelegten Bahneinschnitt sind aus einer Tiefe von 3—5 m mehrere Jahrhunderte alte, gut erhaltene tannene Baumstämme zu Tag gefördert worden. Die Staatsstrasse zweimal in Schienenhöhe kreuzend, erreicht die Bahn den Haltepunkt „Spinnerei“ in der Höhe von 481,0 m über dem Meere. An diesem Haltepunkt soll gleichfalls ein Privatgeleis in die nahe gelegene Fabrik abzweigen. Die Bahn gelangt nunmehr mit einem Bogen von 800 m Halbmesser in der Steigung 1 : 45 an den Bergabhang am Fuss des Hochbergs, folgt hinter den Häusern von Unterhausen der Staatsstrasse, überschreitet letztere dicht oberhalb des Dorfes in Schienenhöhe und erreicht alsdann die für Unterhausen und Oberhausen gemeinsame, in der Steigung 1 : 500 angelegte Haltestelle Unterhausen in der Höhe von 507,00 m an dem einen und von 508,06 m am anderen Ende. Nach Verlassen der Haltestelle Unterhausen überschreitet die Bahn in der Steigung 1 : 45 die Thalsohle der Echaz letztmals, lehnt sich an das rechtsseitige Thalgehänge an, worauf sie noch auf Markung Oberhausen mit dem vorläufigen Endbahnhof Honau in der Höhe von 525 m über dem Meere endigt. Von diesem ausgehend wird gegenwärtig noch ein Zweiggeleis zur Spinnerei Honau hergestellt. Dicht hinter dem Bahnhof Honau beginnt die in Ausführung begriffene Zahnradstrecke mit der Steigung 1 : 10, mittelst welcher das Albplateau erstiegen werden soll.

Ein überraschend schöner Anblick entfaltet sich vom Bahnhof Honau aus. Gekrönt von mächtig aufstrebenden Felsen, geschmückt mit prächtigen Buchenwäldern, im Vordergrund das Dorf Honau, am Horizont das viel besungene Schloss Lichtenstein schliesst hier der Thalkessel in wirkungsvollster Weise ab.

Die Herstellung des Unterbaues der Bahn war nicht ohne Schwierigkeiten. Die Ausführung der meisten Einschnitte und mehrerer Dämme hatte in rutschigem Terrain zu geschehen, dessen Stand- und Tragfähigkeit nur mittelst ausgedehnter Entwässerungsanlagen zu bewirken war. An bedeutenderen Kunstbauten kamen vor: eine Staatsstrassen-Unterführung bei Reutlingen und eine Staatsstrassen - Unterführung oberhalb Pfullingen von 25 m Lichtweite. Sämmtliche Ueberbrückungen sind aus Eisen konstruirt. Bei mehreren Objekten mussten Pfahlgründungen zur Anwendung kommen.

Der Bahnoberbau besteht aus 9 m langen Stahlschienen auf forchenen imprägnirten Schwellen, die Bahnbettung aus Kalksteinschotter, welcher zum grossen Theil aus den oberen Einschnitten der Zahnradstrecke geliefert wurde. Die Hochbauten sind entsprechend dem Charakter der Gebirgsgegend in gefälligen, aber einfachen Formen ausgeführt. Nur das Verwaltungsgebäude in Pfullingen erhielt einen massiven Parterrestock; die übrigen Stationsgebäude sind aus Fachwerk mit Schindel- und Bretterschirm erstellt. Um an Baukosten möglichst zu sparen, wurden die Abmessungen der für den Dienst und das Publikum bestimmten Räume auf das Nothwendigste beschränkt. Um trotzdem an besonders verkehrsreichen Tagen Schutz gegen die Witterung zu bieten, sind offene Hallen an die Gebäude angebaut. Bei den Bahn- und Hochbauten haben die Tuffsteine des Echazthals und Beton ausgedehnte Anwendung gefunden.

Unter der Oberleitung des Bauraths Fuchs wurde der Bahnbau, den Hochbau inbegriffen, durch Baurath Zimmer als Vorstand des Betriebs-Bauamts Reutlingen ausgeführt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 11,043 km lange Strecke Reutlingen-Honau der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, welche am 2. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die neu aufgestellten Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4 (Bayerische Staatseisenbahnen), Nr. 8 (Elsass-Lothringische Eisenbahnen), Nr. 24 (Königliche Militäreisenbahn) und Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektion linksrheinische zu Köln) sowie der VIII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ sind herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Durch die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 4, 8, 24 und 40 werden die älteren Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Aus dem Deutschen Reich.

Kleinbahngesetz: Berathung des Gesetzentwurfs.

Das Preussische Abgeordnetenhaus trat am 13. d. Mts. in die zweite Lesung des Gesetzentwurfs über die Bahnen unterster Ordnung ein.

Die Kommission hat die Regierungsvorlage wesentlich umgestaltet und dem ersten Abschnitt die Ueberschrift „Lokalbahnen“ gegeben. § 1 bestimmt den Begriff der hier in Betracht kommenden Bahnen: Lokalbahnen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen. Insbesondere sind Lokalbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Betheiligten das Staatsministerium.

Abg. Jansen beantragt, statt Lokalbahnen zu setzen „Kleinbahnen“.

Abg. Rickert kann den Sprachreinigungsbestrebungen nicht beitreten, denn das Wort „Lokalbahnen“ sei allgemein verständlich und habe sich in der Deutschen Sprache so eingebürgert, dass eine Abänderung desselben bedenklich erscheine. Das Gesetz sei von grosser Bedeutung für unsere wirthschaftliche Entwickelung, und er bedaure nur, dass es nicht schon 10 Jahre früher eingebracht worden sei. Auf die Ausführung des Gesetzes komme alles an, und deshalb ersuche er den Minister, dafür zu sorgen, dass die Büreaukratie nicht unnöthige Schwierigkeiten mache.

Abg. Krause erklärte, dass für die mit Dampf oder Maschinen betriebenen Bahnen das Gesetz einen sicheren Rechtsboden gewähre; anders liege es bei den Pferdebahnen und den Bahnen, die mit elementaren Kräften getrieben würden.

Auch der Abg. vom Heede spricht sich für die Bezeichnung „Kleinbahnen“ aus.

Minister Thielen stellt es dem Hause anheim, welche Bezeichnung es wählen will. Der Wortlaut im Gesetz sei ziemlich gleichgültig, da alles auf die Benennung ankomme, welche der betreffenden Unternehmung nachher seitens der Behörde gegeben werde, wobei die Art des Unternehmens deutlich zum Ausdruck gebracht werden würde. Für seine Person allerdings werde er sich auf die Seite des Namens „Lokalbahnen“ stellen. Die rechtlichen Zweifel, welche wieder betreffs der Pferdebahnen laut geworden seien, könne er nicht für begründet halten. Ein Konflikt zwischen Landes- und Reichsgesetzgebung könne hier wohl nicht vorkommen, denn die Materie, um die es sich hier handele, werde in der Praxis immer nur Gegenstand der Thätigkeit der Landesverwaltung sein. Er glaube daher auch, dass es keiner die Lösung dieser vermeintlich zweifelhaften Frage bezweckenden Resolution bedürfe.

Schliesslich wurde nach längerer Debatte der § 1 des Gesetzes angenommen mit Aufnahme des Antrages des Abg. Jansen, für „Lokalbahnen“ zu sagen „Kleinbahnen“.

§ 2, der von der Zuständigkeit zur Genehmigung handelt, wurde nach kurzer Erörterung nach den Beschlüssen der Kommission unverändert genehmigt.

Eine längere Verhandlung fand bei § 3 statt. Nach diesem soll die Genehmigung auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung ertheilt werden; doch hat sich diese Prüfung zu beschränken auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes, die technische Befähigung und die Zuverlässigkeit der in dem äusseren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten und auf die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs. Gegen die Ausdehnung der Prüfung auf die Zuverlässigkeit der Beamten im allgemeinen erhob sich fast von allen Seiten Widerspruch. Man einigte sich schliesslich auf Antrag des Abg. Hammacher durch Streichung eines Artikels im Texte der Kommissionsbeschlüsse dahin, dass die Prüfung sich auf die „technische“ Befähigung und Zuverlässigkeit der Betriebsbeamten beschränken solle; im übrigen wurde der Paragraph unverändert angenommen.

Die §§ 5—12 werden ohne wesentliche Diskussion nach den Kommissionsvorschlägen angenommen.

Zu § 13 (von der Bauplanfeststellung) wurde von dem Abg. Hansen beantragt, den Satz zu streichen, wonach der Minister den Beginn des Bahnbaues ohne vorherige Planfestsetzung gestatten kann, falls aus der Anlage Nachtheile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind; oder wenigstens nachdem Worte „kann“ einzuschalten: „sofern es sich nicht um die Benutzung öffentlicher Wege handelt.“ Redner führte zur Begründung aus, dass durch Eisenbahnen auf Chausseen der Fuhrwerksverkehr auf das Empfindlichste geschädigt werde.

Minister Thielen erklärte sich gegen diesen Antrag, welcher nicht nur entbehrlich, sondern geradezu bedenklich dadurch sei, dass er die Erleichterungen beseitige, welche der § 13 beabsichtige. Das Planfeststellungs-Verfahren müsse bei Annahme des Antrags in jedem Fall stattfinden, denn es sei kein Fall denkbar, dass eine Kleinbahn nicht irgendwie einen öffentlichen Weg, sei es auch nur durch Ueberquerung, berühre. Nachdem noch der Abg. Frentz sich für den Antrag Hansen ausgesprochen, wird § 13 mit demselben angenommen, ebenso ohne erhebliche Debatten die §§ 14—17.

Bei Berathung des § 25 beantwortete der Minister die Anfrage des Abg. Brömel, ob die Staatsbahnen sich den Anschluss von Kleinbahnen gefallen lassen müssten, bejahend.

Bei § 26, der vom Erwerb der Kleinbahnen durch den Staat handelt, erklärte sich der Minister gegen die Kommissionsfassung, welche den Erwerb der Bahnen davon abhängig macht, ob sich der Unternehmer dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 und einer auf Grund desselben ertheilten Konzession unterworfen hat oder nicht. Der Minister bestand darauf, dass der Regierung die Möglichkeit offen gehalten werden müsse, eine Bahn zu erwerben, die zur Ergänzung des Staatsbahnnetzes nothwendig sei. Nach längerer Debatte trat jedoch das Haus der Kommissionsfassung bei. Die §§ 26—34 wurden in der Kommissionsfassung unverändert angenommen. In § 35 der Vorlage wird das Königliche Genehmigungsrecht für die Anlegung von Bahnen in den Strassen Berlins und Potsdams vorgesehen. Die Kommission hatte den bisherigen Zustand aufrecht zu erhalten gesucht, indem sie beschloss, dass an dem Erforderniss der Königlichen Genehmigung durch das gegenwärtige Gesetz nichts geändert werden sollte. Minister Thielen trat entschieden für die Wiederherstellung der Regierungsvorlage ein, weil sie eine klare und unzweifelhafte Grundlage für die Königliche Genemigung schaffe, während die Kommissionsfassung nur Zweifel anrege und zu Erörterungen Anlass gebe, die im allseitigen Interesse durchaus fernzuhalten seien. Die Befürchtung, es könnte durch diese Bestimmung die Anlage von Strassenbahnen gehemmt oder erschwert werden, sei völlig unbegründet. Die Fassung der Regierungsvorlage von § 35 wurde hierauf mit grosser Mehrheit wiederhergestellt.

Die in § 36 ausgesprochene Verpflichtung der Kleinbahnen, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern die für den Staatseisenbahndienst geltenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen, war von der Kommission gestrichen worden; das Haus trat diesem Beschlusse bei.

Eine bedeutendere Diskussion rief nur noch der von dem Abgeordneten von Tiedemann-Bomst beantragte § 37a hervor, nach welchem die Provinzialdotationsfonds auch zur Förderung des Baues von Kleinbahnen Verwendung finden dürfen. Der Antrag wurde auch seitens der Regierung durch den Minister Thielen und Geheimen Rath Höpker für durchaus annehmbar erklärt und wurde der Antrag Tiedemann mit grosser Mehrheit angenommen, wodurch eine von der Kommission beantragte Resolution beseitigt war, nach welcher dieselbe Frage der Regierung vorerst behufs eventueller späterer gesetzgeberischer Vorschläge zur Erwägung anheimgestellt werden sollte. Die übrigen Theile des Gesetzes wurden ohne erhebliche Debatte angenommen. Die Kommission schlug dann noch eine Resolution vor, durch welche die Erwartung ausgesprochen werden sollte, dass der Staat sich an Kleinbahnen mit Geldmitteln betheiligen werde, wenn es sich um Aufschliessung wirthschaftlich schwächerer Gegenden handelt. Der Finanzminister Miquel warnte davor,

ganz allgemein durch eine solche Resolution die Mittel des Staates in Anspruch zu nehmen, gab aber die Möglichkeit zu, dass der Staat in gewissen Fällen den Bau von Kleinbahnen auch mit seinen Mitteln fördere; das müsse aber von Fall zu Fall bei der Etatsberathung geprüft werden. Auf eine Frage des Abg. Rickert theilte der Finanzminister noch mit, dass der Finalabschluss der Eisenbahnverwaltung für 1891/92 mit etwa 58 000 000 ℳ hinter dem Etat zurückbleiben werde. Die Resolution wurde schliesslich abgelehnt.

In der Sitzung vom 17. d. Mts. erledigte das Abgeordnetenhaus die dritte Berathung des Gesetzes „über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen“ und nahm dasselbe schliesslich in der Gesammtabstimmung einstimmig an. In der Generaldiskussion sprachen sich sämmtliche Redner für das Gesetz aus. Auch Minister Thielen sprach den dringenden Wunsch nach Zustandekommen des Gesetzes in einer auch für die Regierung annehmbaren Form aus und hoffte, dass die noch bestehenden Gegensätze in einzelnen Punkten eine Ausgleichung finden würden. Das Interesse an dem Zustandekommen des Gesetzes sei mit der fortschreitenden Berathung des Gesetzentwurfs ein immer grösseres geworden und zwar letzteres schon aus dem Grunde, weil man in den verschiedensten Landestheilen und namentlich in den östlichen Provinzen, wo das Bedürfniss am dringensten hervorgetreten sei, sich schon rüste, mit dem Bau der Kleinbahnen auf Grund dieses Gesetzes vorzugehen.

Die Regierung nehme das dringendste Interesse an dem Zustandekommen des Gesetzes und unterdrücke deshalb manche Bedenken gegen die gefassten Aenderungsbeschlüsse. Nur den Beschluss, welcher den Erwerb der Bahnen nicht in die Hände des Staates, sondern in die des betreffenden Unternehmers lege, werde sie umzuändern sich bemühen.

In der Einzelberathung wurde die Vorlage fast unverändert genehmigt. Bei § 2, welcher von der Zuständigkeit bei der Genehmigung zum Bahnbau handelt, wurde der Zusatz beschlossen, dass bei der Benutzuug von Strassen, welche Eigenthum der Städte sind, die Ortspolizeibehörde zuständig sein solle. Die Annahme des ganzen Gesetzes erfolgte sodann einstimmig.

Es fragt sich nun, ob vom Herrenhause das Kleinbahngesetz unverändert nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses genehmigt wird. Es steht dort für heute, den 22. Juni, auf der Tagesordnung. Die Kommission des Herrenhauses hat einige Aenderungen beschlossen bezw. beantragt.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Wir erfahren nachträglich, dass an der Budapester Konferenz vom 2.—5. d. Mts., betreffend den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn mit bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenständen, von Deutscher Seite auch Herr Oberinspektor Wohlmuth, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, theilgenommen hat.

Erweiterung des Preussischen Staatsbahnnetzes.

Der „Reichs-Anz.“ hat das Gesetz, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staats-Eisenbahnnetzes, vom 6. Juni 1892, veröffentlicht. Den Entwurf des Gesetzes, welcher ohne jede Aenderung zur Annahme gelangte, haben wir in Nr. 27 S. 283 d. Ztg. zum Abdruck gebracht.

Unfälle im Monat April d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschl. Bayerns) im Monat April d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse in Stationen und 139 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 150 Personen verunglückt, sowie 45 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 121 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 1 getödtet und 5 verletzt und zwar entfallen: die Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 1 Verletzung auf die Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld und je 1 Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und zu Köln (linksrheinisch). Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 106 verletzt, von fremden Personen (einschl. der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 8 getödtet und 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 38 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 33 900,92 km Betriebslänge und 889 615 096 geförderten Achskilometern) 166 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrheinisch), zu Elberfeld und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 531,40 km Betriebslänge und 26 905 479 geförderten Achskilometern) 11 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Kiel-Flensburger, auf der Lübeck-Büchener und auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verspätungen im Monat April d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 36 535,54 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 692 Schnellzüge, 1 468 Personenzüge und 176 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2336. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 710 361 Zugkm und 281 561 060 Achskm gegen 15 136 872 Zugkm und 271 427 652 Achskm im Vormonat und gegen 13 911 732 Zugkm und 268 165 482 Achskm in demselben Monat des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 823 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 513 Verspätungen zur Last fallen gegen 1 608 im Vormonat und 1 187 in demselben Monat des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 103 und auf 1 Million Achskilometer 5, mithin auf 1 Million Zugkilometer 18 = 21 v. H. mehr als im Monat April des Vorjahres und 3 = 3 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 25 v. H. mehr als im Monat April des Vorjahres und 1 = 17 v. H. weniger als im Vormonat. Infolge der Verspätungen wurden 1 284 Anschlüsse versäumt (gegen 1 243 in demselben Monat des Vorjahres und 1 963 im Vormonat). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Südbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen.

Blankensee-Woldegk-Strasburg.

Der „Reichsanzeiger“ veröffentlicht unterm 18. d. Mts. die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Blankensee über Woldegk nach Strasburg in der Uckermark.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Güter-Nebenstellen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 16. d. Mts. ist der an der Bernauerstrasse zu Berlin gelegene Nordbahnhof für den Verkehr eines Theiles der Vorortzüge der Strecke Berlin-Oranienburg eröffnet worden. An demselben Tage ist der am Schnittpunkt der Nordbahn und Berliner Ringbahn neu errichtete, demselben Verkehr dienende Haltepunkt Gesundbrunnen-Nordbahn dem Betriebe übergeben.

In dem nicht an der Eisenbahn belegenen Orte Lohme bei Sagard auf Rügen wird am 1. Juli d. J. und zwar für die Zeit vom 1. Juli bis 15. September jeden Jahres, eine Güter-Nebenstelle für Annahme und Ausgabe von Eisenbahn-Eil- und Frachtstückgut eröffnet werden.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Juli d. J. werden die Verkehrsstellen Döringau, Neustädtel und Poppschütz, sowie die Stationen Karolinengrube O. S. E. und Zabrze C. A. für den Eil- und Stückgut-Verkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Osnabrück und Velpe belegene

Haltestelle Lotte, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für den Güter- und Viehverkehr, mit einstweiliger Ausnahme von Fahrzeugen, eröffnet werden.

Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn. Die zwischen den Stationen Deutsch-Eylau und Weissenburg belegene Haltestelle Alte Eiche ist am 10. d. Mts. für den Wagenladungs-Güterverkehr und als Eisenbahn-Telegraphenstation eröffnet worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Benutzung höherer Wagenklassen.

Fortan ist von Reisenden, welche — im Besitz einer gültigen Fahrkarte — vor dem Einsteigen den Wunsch äussern, in einer höheren Wagenklasse befördert zu werden, aber wegen Zeitmangels einen Umtausch ihrer Fahrkarte oder die Lösung einer Zuschlagskarte nicht mehr bewirken können, der Zuschlag von 1 ℳ nicht zu erheben.

Central-Meldestelle für fehlende bezw. überzählige Gepäckstücke.

Da es bei der Gültigkeit der Fahrkarten für verschiedene Bahnwege vorkommen kann, dass das Gepäck auf einem anderen Berliner Bahnhof eintrifft als der Reisende, hat die Eisenbahnverwaltung, um den Reisenden so schnell als möglich in den Besitz seines nach Berlin bestimmten Gepäcks zu setzen, bei der Gepäck-Abfertigungsstelle auf dem Bahnhof Friedrichstrasse eine Central-Meldestelle eingerichtet, an welche von allen Berliner Bahnhöfen fehlende bezw. überzählige Gepäckstücke gemeldet werden. Bei vorkommenden Unregelmässigkeiten wird deshalb das Publikum an dieser Stelle die sicherste Auskunft erhalten können. Die Anfragen können durch jede hiesige Gepäck-Abfertigungsstelle erfolgen, da diese verpflichtet sind, dieselben an die Centralstelle weiter zu leiten.

Badische Eisenbahnen: Ermässigung der Gepäckfracht.

Auf den Badischen Staatsbahnen und den in Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen kommt vom 1. Juli l. J. ab an Stelle der bisherigen Gepäckfracht für je 1 km von 0,28 ₰ für 5 kg eine solche von 0,35 ₰ für 10 kg zur Erhebung. (Siehe Bekanntmachung S. II.)

Bayerische Staatseisenbahnen.

Die Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen macht bekannt, dass für den Verkehr der Bayerischen Staatseisenbahnstationen unter sich am 15. d. Mts. nachstehende Erleichterungen eingetreten sind: „Alle zur Ausgabe kommenden Rückfahrkarten nach Bayerischen Staatseisenbahnstationen sind ohne Rücksicht auf die Entfernung 10 Tage gültig. Hingegen kommt die seitherige Begünstigung, nach welcher Sonn- und Festtage bei Bemessung der Gültigkeitsdauer ausser Betracht geblieben sind, in Wegfall. Die verlängerte Gültigkeitsdauer ist auch zugestanden für Rückfahrkarten zwischen Bayerischen Staatseisenbahnstationen und den Stationen der Privatlokalbahnen Oberdorf b. B.-Füssen, Sonthofen-Oberstdorf, Murnau-Garmisch-Partenkirchen, Fürth-Zirndorf und der Isarthalbahn. Es ist ferner gestattet, mit Rückfahrkarten zwischen Bayerischen Staatseisenbahnstationen die Rückfahrt von einer anderen als der darauf vorgedruckten Station aus anzutreten. Ist die zu benutzende Strecke länger als die ursprüngliche, so ist entsprechende Nachzahlung zu leisten. In allen Fällen aber ist die Bestätigung durch den Stationsvorstand erforderlich. Die Benutzung einer Rückfahrkarte nach einer anderen als der Ausgangsstation ist wie bisher ausgeschlossen. Verschiedene Bahnhöfe eines Ortes werden aber als eine Station betrachtet."

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beantragt, von dem der Generalversammlung zur Verfügung stehenden Ueberschuss von 315 400 ℳ dem gesammten Aktienkapital eine Dividende von 4⁴/₅ % mit 302 400 ℳ zu gewähren und den verbleibenden Restbetrag von 13 000 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen. Rückständige Baukosten, Beschaffung von Lokomotiven usw. machen die Aufnahme einer 4 % Anleihe von 380 000 ℳ erforderlich, worüber die Generalversammlung zu beschliessen hat.

Deutsch-Nordischer Lloyd.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1891 befördert 792 t Eilgut (gegen 649 t im Vorjahre), 17 664 (13 905) t Stückgut, 174 454 (178 557) t Ladungen und 11 122 (4 998) t Vieh, zusammen 204 032 (198 109) t.

Der Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahre weiter günstig entwickelt, nicht nur auf der Bahn, sondern auch auf den Schiffen. Die Mehreinnahmen, welche, ungeachtet der Betriebsstörungen in den Monaten Januar und Februar, aus dem Personenverkehr erzielt worden sind, betragen rund 14 000 ℳ. Die bedeutende Steigerung des Viehverkehrs im Jahre 1891 ist zurückzuführen in erster Linie auf den Dänisch-Schwedischen Viehimport infolge des Einfuhrverbots.

Die Gesammteinnahme stellt sich auf 1 215 776 ℳ gegen 1 133 036 ℳ im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen einschl. derjenigen Kosten, welche den Erneuerungs- und Reservefonds zur Last fallen, insgesammt 870 301 ℳ gegen 831 602 ℳ im Vorjahre. Der nach dem Abschluss sich ergebende Betriebsüberschuss ist wie folgt verwendet worden: Zur Verzinsung der Prioritätsanleihe 237 050 ℳ, zur Tilgung derselben 22 950 ℳ, zur Deckung des Verlustes durch den Verkauf des Dampfers „Rostock" 42 904 ℳ. Von dem hiernach verbleibenden Ueberschuss von 43 017 ℳ ist der Erneuerungsfonds mit 40 000 ℳ ausgestattet worden, während der Rest von 3 017 ℳ auf die nächstjährige Rechnung übertragen worden ist.

Berliner Vorortverkehr.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat zu dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Berliner Vorortverkehr einen Nachtrag herausgegeben, durch den eine Anzahl von Beförderungsbedingungen geändert und erneuert wird. Die wichtigeren Aenderungen sind die folgenden: 1. In denjenigen Fällen, in welchen infolge von Betriebsunfällen eine Fahrt ausfällt oder unterbrochen werden muss, ist es dem Reisenden gestattet, die Beseitigung des Fahrthindernisses nicht abzuwarten, sondern das Fahrgeld für die nicht abgefahrene Strecke am Schalter zurückzufordern. Zu diesem Zwecke sind die Fahrkarten beim diensthuenden Beamten auf dem Bahnsteig zur Abstempelung vorzulegen. 2. Fahrkarten, welche wegen Zugüberfüllung oder aus anderen Ursachen nachweislich zur Fahrt nicht benutzt, jedoch bereits durchlocht sind, werden seitens des auf dem Bahnsteig diensthabenden Beamten mittelst Stempels wieder gültig gemacht. Dem Inhaber einer auf diese Weise wieder gültig gemachten Karte steht es frei, das Fahrgeld sofort am Schalter zurückzufordern, oder die Fahrt an demselben oder am nächstfolgenden Tage auszuführen. 3. Besondere Abtheile für Frauen werden nur in den Vorortzügen Berlin-Potsdamer Bahnhof (Stammbahn Potsdam-Werder) geführt. In die übrigen Vorortzüge sämmtlicher Strecken, sowie in die Stadt- und Ringzüge werden besondere Frauenabtheile nicht eingestellt. 4. Im Innenverkehr der Stadt- und Ringbahn, sowie in den über die Stadtbahngeleise geführten Vorortzügen von und nach Grünau darf in der II. Klasse nicht geraucht werden. In den Abtheilungen III. Klasse ist das Rauchen gestattet. 5. Die Annahme und Beförderung von Reisegepäck findet nur statt, wenn neben der Fahrkarte III. Klasse für das Gepäckstück gleichzeitig der Fahrtausweis für die eigene Beförderung vorgezeigt wird. 6. Die für den Uebergang aus der III. in die II. Klasse erforderlichen Zuschlagkarten können sowohl am Schalter, als auch bei dem auf dem Bahnsteig diensthuenden Beamten, die zur Weiterfahrt über das Reiseziel hinaus nöthigen Karten am Schalter, bei dem diensthuenden Beamten und beim Zugführer gelöst werden.

Elektrische Strassenbahn in Breslau.

Die von der Gesellschaft in Aussicht genommenen Strecken werden nach ihrer Ausführung die grösste elektrische Strassenbahn des Kontinents bilden. Die Geleislänge beträgt nach den konzessionirten und polizeilich genehmigten Plänen 28 km. Der Betrieb wird durch 60 Wagen bewältigt werden, darunter 40 Motorwagen, deren Maschinen so konstruirt sind, dass sie einen oder zwei Anhängewagen mitschleppen können. Die Wagen werden in Abständen von 5 Minuten folgen, in der Stadt selbst noch öfter. Für die einzelnen Linien ist der Einheitstarif von 10 ₰ angenommen. Die Gesellschaft hat die Lieferung und Herstellung der gesammten Anlage, nebst Gebäuden und rollendem Material bei der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Bestellung gegeben.

Aus der Schweiz.

Schmalspurbahn Landquart-Davos.

Nach dem 4. Geschäftsbericht sind bei dieser Bahn durch verschiedene Umstände die Ausgaben von 285 176 Frcs. im letzten Jahre bis auf 453 868 Frcs. in der verflossenen Berichtsperiode gesteigert worden und bleiben somit nur 131 Frcs. hinter dem Voranschlage zurück. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 669 094 Frcs. gegen 567 906 Frcs. im Vorjahre und 721 000 Frcs. im Voranschlag. Der Betriebsüberschuss von 215 225 Frcs. soll folgende Verwendung finden, unter Hinzuziehung des 13 018 Frcs. betragenden Aktivsaldos vom Vorjahre: 20 784 Frcs. Konto-Korrentzinsen, 171 662 Frcs. Verzinsung der konsolidirten Anleihe, 5 000 Frcs. Abschreibung auf die zu amortisirenden Verwendungen, 40 000 Frcs. Einlage in den Erneuerungsfonds, 681 Frcs. Reservefonds, 6 500 Frcs.

Unfallfonds und der Rest von 5 738 Frcs. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Zu Bauzwecken sind im Berichtsjahre noch 520 752 Frcs. verwendet worden. Verschiedene nothwendige Schutzbauten, sowie das Fehlen einer Wasserleitung in Landquart, lassen die starke Belastung des Gesellschaftskapitals als gerechtfertigt erscheinen.

Schweizerische Centralbahn.

Das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn hat sich in Mehrheit gegen den Antrag der Deutschen Banken — Deutsche Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Dresdner Bank in Berlin — dem Bund und den Kantonen unbedingtes Stimmrecht zu gewähren, ausgesprochen.

Schweizerische Südostbahn.

Die Generalversammlung der Südostbahn, welche am 4. d. Mts. in Wädensweil abgehalten wurde, hat die Verträge mit dem Banksyndikat und auch die Statutenrevision einstimmig genehmigt. Nach den Beschlüssen der Generalversammlung betragen die künftighin in Betracht fallenden Kapitalien 12,5 Millionen Francs, eingetheilt in 7 000 Stammaktien à 500 Frcs., 7 000 Prioritätsaktien mit einer Vorzugsdividende von 4,5 % und 11 000 4 % Obligationen à 500 Frcs. Nach den Ausführungen des Referenten Herrn Bühler-Honegger sind die Prioritätsaktien bis auf etwa 150 Stück untergebracht, allerdings zu verschiedenen Kursen, 500, 400 Frcs., ein Theil sogar zu 300 Frcs.

Vereinigte Schweizer Bahnen.

Beim Bundesrathe ist von dieser Bahngesellschaft die Verpfändung ihres Netzes in III. Hypothek zur Sicherstellung eines Anlehens von 5 Millionen Francs nachgesucht worden.

Jura-Simplonbahn.

Nach vorgenommener Verifikation der Rechnungen erhalten die Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn 15 Frcs. Dividende, also 3 %. 5 000 Frcs. werden auf neue Rechnung gebracht.

Die Bündner Bahnen und die Eisenbahnbank.

Die Schweizerische Eisenbahnbank in Basel wurde eigens zu dem Zwecke gegründet, die Finanzirung eines einheitlichen Schmalspurbahnnetzes im Kanton Graubünden durchzuführen und dieses Netz in direkte Verbindung mit den Ostschweizerischen Bahnen einer- und den Oberitalienischen Bahnen anderseits zu bringen. Die Verbindung mit den Ostschweizerischen Bahnen konnte leicht hergestellt werden; die Vereinigten Schweizer Bahnen boten hierzu ein vorzügliches Mittel; sie hatten namentlich von einer Bündnerischen Alpenbahn nach Italien die grössten Vortheile zu erwarten und waren daher auch zu erheblichen Opfern bereit, um die Idee realisiren zu helfen. Schwieriger gestaltete sich die Sache mit dem Anschlusse an die Italienischen Bahnen, ohne welche das ganze projektirte Schmalspurbahnnetz allerdings etwas halbes ist. Behufs dieses Anschlusses wurde bekanntlich der Uebergang über den Albula projektirt. Landquart-Albula-Chiavenna hiess das neueste internationale Eisenbahnprojekt. Sorgfältige Planaufnahmen wurden gemacht und auf diese gestützt Rentabilitätsberechnungen aufgestellt, welche ein durchaus positives Resultat ergaben. Die neue grosse Bündnerische Bahn, an welche sich das ganze Schmalspurnetz anschliessen sollte, wurde Bündnerische Centralbahn genannt, und das mit der Verwirklichung dieses Projektes betraute „Centralbahnkomitee“ unterliess nichts, um die Frucht langer Anstrengungen zur Reife zu bringen. Das Bündnerische Centralbahnprojekt fand beim Publikum wie bei den kantonalen und Bundesbehörden die beste Aufnahme. Als dann noch die Anhänger des Scalettaprojektes einlenkten und dem Albula nicht länger entgegenarbeiteten, hielt man die Angelegenheit für spruchreif. Da kam die Eisenbahnbank. Die Scaletta- und Albula-Finanzgruppen vereinigten sich in dieser und am 18. November 1890 kam ein Vertrag zustande, laut welchem sich die Eisenbahnbank verpflichtete, innert bestimmter Frist die Bündnerischen Bahnprojekte zu realisiren, den Albula zu bauen. Das bisherige Centralbahnkomitee übergab alle in seinem Besitze sich befindlichen Pläne, Kostenberechnungen, Verträge usw. der Eisenbahnbank und verzichtete ferner auf die ihm ertheilte Konzession einer Bahn Chur-Thusis-Filisur unter der Voraussetzung, dass der Eisenbahnbank die in ihrem Auftrag von Herrn Holzboer nachgesuchte Konzession Chur-Thusis bewilligt werde. — Die Eisenbahnbank ihrerseits verpflichtete sich, keine andere Alpenbahn in Graubünden zu bauen, als die Schyn-Albulabahn, sofern bis Ende 1891 sowohl der Kanton Graubünden als auch der Bund die nöthigen Subventionen zum Bau der Bahn bis nach Samaden bewillige. Ferner verpflichtete sie sich, beim Bau der Strecke Chur-Thusis so weit als möglich und sofern dies ohne namhafte Erhöhung der Baukosten geschehen könne, die für Normalbahnen vorgeschriebenen Maximalsteigungen und Minimalradien einzuhalten. Die Eisenbahnbank erhielt die Konzession am 20. September 1890. Erst am 17. April 1891 genehmigten die Eidgenössischen Räthe die begehrten Schmalspurbahntaxen von 20 Rappen für I., 15 Rappen für II., 7 Rappen für III. Klasse, 10 Rappen für Gepäck. Hierauf liess die Eisenbahnbank sogleich mit der Ausarbeitung der Vorlagen beginnen. Aber fernere genaue Berechnungen ergaben unerwartet hohe Bausummen, so dass die Eisenbahnbank sich veranlasst sah, neue Untersuchungen behufs möglichster Reduktion der Baukosten anzustellen. Die Eisenbahnbank behauptet nun, zur Stunde noch nicht in der Lage zu sein, mit dem Bau beginnen zu können, da sie weder über die definitiven Pläne, noch über die Baukosten endgültig im Klaren sei. Die Aktiengesellschaft Landquart-Davos hat sich allerdings bereit erklärt, der Eisenbahnbank die Konzession für Chur-Thusis abzunehmen, aber eben unter speziellen „ihre Interessen für eine Bauausführung schützenden Bedingungen“, was gleichbedeutend ist mit dem Bau des Scaletta. Die Regierung von Graubünden hat einem bezüglichen Vertrage ihre Genehmigung versagt. Mittlerweile sind die Graubündner ob der langen Verzögerung längst ungeduldig geworden und drohen der Eisenbahnbank mit Prozessen, welche unzweifelhaft zu Gunsten der Klagenden ausfallen dürften.

Rothhornbahn.

Die Eröffnung dieser höchst gelegenen Bergbahn hat am 17. d. Mts. stattgefunden.

Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für das Jahr 1891.

Nordbahn.

Der Generalrath des Norddepartements hat in seinen Sitzungen vom 20. August 1890, vom 9./10. April 1891 und vom 23. Dezember 1891 dem Herrn Lambert die Konzessionen für eine vollspurige Lokalbahn Bettrechies-Hon nebst Abzweigung nach Bavai (9,5 km), für eine schmalspurige (1 m) Lokalbahn Maubeuge-Villers sire Nicole (12,5 km) und für eine vollspurige Lokalbahn Pont de la Deûle-Pont à Marcq (29 km) ertheilt und für diese Bahnen eine jährliche Zinsengewähr von 1 250 bezw. 1 000 und 1 100 Frcs. für 1 km bewilligt. Unter der Voraussetzung, dass sich der Staat zu einer gleichen Zinsengewähr verstehen werde, hat die Nordbahn mit dem Konzessionsinhaber einen Vertrag geschlossen, durch den sie sich verpflichtet, gegen Ueberlassung der Zinsbürgschaften des Departements und des Staates die Baukosten für diese Linien im Betrage von 55 000 bezw. 50 000 und 55 000 Frcs. für 1 km vorzustrecken. Der Vertrag wird erst rechtskräftig, wenn der Konzessionsinhaber die Zinsengewähr des Staates erhalten hat und wenn die Nordbahn durch Gesetz ermächtigt ist, die Ergebnisse dieser Finanzgebahrung auf die allgemeine Betriebsrechnung zu übertragen.

Ausserdem hat die Nordbahn mit der Regierung einen durch Erlass vom 6. Oktober 1891 genehmigten Konzessionsvertrag für die Kaibahnen des Hafens Dünkirchen abgeschlossen.

Von den durch Vertrag vom 5. Juni 1883 konzessionirten Neubaulinien sind im Jahre 1891 keine eröffnet. Am 1. April 1892 ist von der Linie Cateau-Laon die Theilstrecke Cateau-Wassigny (10 km) in Betrieb genommen worden und die Eröffnung der Strecke Guise-Sains (13 km) steht bevor. Die Arbeiten an der Strecke Rozoy-Liart, die noch von der Linie Laon-Liart zu bauen bleibt, sind bis zur Herstellung der Hochbauten, zur Beschotterung und Geleislegung vorgeschritten. Die Arbeiten an der Linie Ormoy-Maroeuil sur Qurcq sind kürzlich vergeben worden, und werden zugleich mit der Ostbahnlinie Trilport-la Ferté Milon vollendet sein. Auf der Linie Don-Templeuve sind die Unterbauarbeiten in der Ausführung. Bezüglich der Linie Denain-Saint Amand sind die Enteignungen im Gange und wird bezüglich der Linie Haubourdin-Saint André damit begonnen werden, sobald die Gesellschaft die endgültigen Abtretungserlasse erhalten. Für die Linie Roubaix-Wattrelos-Grenze werden die Vermessungspläne in kurzem der Regierung vorgelegt werden. Die übrigen Linien sind noch nicht für gemeinnützig erklärt.

An Anlagekapital waren zu Ende 1891 einschliesslich der Fahrbetriebsmittel und Vorräthe 1 414 063 143 Frcs. (gegen 1 389 836 240,52 Frcs. zu Ende 1890) verwendet. Durch Ausgabe von Antheilscheinen und Schuldverschreibungen waren zu den genannten Zeitpunkten 1 378 940 305,25 (1 339 609 645,20) Frcs. beschafft. Die Betriebslänge von 3 606 km ist unverändert geblieben.

Für die Baurechnung wurden 1891 die vollendete Linie Thiant-Lourches (13 km), die Strecke Laons-Sains (36 km) der Linie le Cateau-Laon und die Strecke Laon-Rozoy (41 km) der Linie Laon-Liart, im ganzen 90 km betrieben und ergaben eine

Einnahme von 537 715,15 Frcs., eine Ausgabe von 620 259,38 Frcs. und demnach einen Fehlbetrag von 82 544,23 Frcs.; hierzu kommen die Zinsen und der Tilgungsbetrag der zum Bau dieser Linien verwendeten Schuldverschreibungen in Höhe von 1 020 450 Frcs., so dass im ganzen 1 102 994,23 Frcs. auf die Anlagekostenrechnung zu übertragen sind.

Die gemeinschaftlich mit der Westbahn betriebene Linie Amiens-Rouen ergab eine Einnahme von 5 022 191,40 (5 098 721,15) Francs, eine Ausgabe von 2 871 294,18 (2 871 450,93) Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 2 150 897,22 (2 227 270,22) Frcs. Der Antheil der Nordbahn an diesem Ueberschuss beträgt $^2/_3$ oder 1 433 931,48 Frcs., während sich die ihr durch Verzinsung und Tilgung der Anlagekosten dieser Bahn zufallenden Lasten auf 2 071 926,15 Frcs. belaufen.

Das für die Betriebsrechnung verwaltete eigene Netz der Nordbahn ergab eine Einnahme von 184 807 304,05 Frcs., eine Ausgabe von 90 701 861,80 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 94 105 442,25 Frcs.; hierzu kommt der Antheil an dem Ueberschuss der Linie Amiens-Rouen mit 1 433 931,48 Frcs., so dass sich ein Gesammtüberschuss von 95 539 373,73 Frcs. ergibt. Davon werden zur Bestreitung der Lasten 67 618 985,35 Frcs., zur Deckung des Betriebsverlustes der beiden Pariser Gürtelbahnen 497 213,94 Frcs., zur Deckung des aus der Theilnahme an verschiedenen Eisenbahnunternehmungen erwachsenen Verlustes 408 433,91 Frcs. und zur Tilgung der im Jahre 1885 auf die Anlagekostenrechnung übertragenen Betriebsfehlbeträge 2 000 000 Frcs. verwendet, so dass sich der Reinertrag auf 25 014 740,53 Frcs. ermässigt.

Auf dem Nordbelgischen Netz ergab sich eine Einnahme von 15 132 903,91 Frcs., eine Ausgabe von 6 345 021,99 Frcs. und demnach ein Ueberschuss von 8 787 881,92 Frcs.; nach Bestreitung der 5 233 043,32 Frcs. erfordernden Lasten verblieb ein Reinertrag von 3 554 838,60 Frcs.

Der Reinertrag beläuft sich demnach auf 25 014 740,53 Frcs. für die Französischen Linien und auf 3 554 838,60 Frcs. für die Nordbelgischen Linien, also im ganzen auf 28 569 579,13 Frcs.; davon werden 28 350 000 Frcs. als Gewinn vertheilt und 219 579,13 Frcs. den ausserordentlichen Rücklagen, die dadurch auf 11 760 207,30 Frcs. gebracht werden, zugeführt. Die Antheilhaber erhalten also ausser den 16 Frcs. Zinsen noch 54 Frcs. Gewinn, also im ganzen einen Ertrag von 70 Frcs.

Aus Schweden und Norwegen.

Betriebsergebnisse der Schwedischen Bahnen im Jahre 1890.

Bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 7 930 km, von denen 2 613 km auf die Staats- und 5 317 km auf die Privatbahnen entfallen, war das Schwedische Bahnnetz im Jahre 1890 mit einem Fahrpark von 852 Lokomotiven, 1 881 Personenwagen, 90 Postwagen, sowie 20 889 Güter- und Gepäckwagen, die eine Gesammt-Tragfähigkeit von 185 186 t besitzen, ausgerüstet; der Fahrpark vertheilt sich mit 43—45 % auf die Staats- und mit 54—57 % auf die Privatbahnen. Auf jedes Kilometer Betriebslänge entfielen bei den Staats- und Privatbahnen 0,14 bezw. 0,09 Lokomomotiven, 0,34 bezw. 0,19 Personenwagen und 3,48 bezw. 2,15 Güterwagen; stärker als bei den Staatsbahnen war dieses Verhältniss nur bei folgenden Privatbahnen: Säbyholm, Gefle-Dala, Marma-Sandarne, Köping-Uttersberg und Smedjebacken. Die Leistung des Fahrparks betrug 19,47 Millionen Zug- und 283,71 Millionen Wagenkilometer, von denen auf die Staatsbahnen 8,50 bezw. 150,36, auf die Privatbahnen 10,97 bezw. 133,35 Millionen entfallen; über jedes Kilometer Staatsbahn fuhren demnach 3 254 Züge zu je 17,7 Wagen und über jedes Kilometer Privatbahn 2 064 Züge zu je 12,2 Wagen. Einen verhältnissmässig stärkeren Zugverkehr als die Staatsbahnen hatten folgende Privatbahnen: Marma-Sandarne, Malmö-Limhamn, Gefle-Dala, Göteborg-Halland und Ystadt-Eslöf mit 5 442 bezw. 5 280, 4 702, 3 557 und 3 466 Zügen zu je 14,1 bezw. 3,4, 21,2, 10,4 und 8,1 Wagen. Mehr als 3 000 Züge auf 1 km hatten noch die Bahnen Skane-Halland, Malmö-Billesholm, Landskrona und Helsingborg, Köping-Hult und Hästveda-Karpalund. Den geringsten Zugverkehr hatte die Banghammar-Kloten Bahn mit 447 Zügen auf 1 km; weniger als 1 000 Züge auf 1 km ergaben sich noch bei 15 anderen Bahnen.

Befördert wurden auf den Staatsbahnen 4,7 (gegen 1889: + 0,4) Millionen Personen und auf den übrigen Bahnen 8,0 (+ 1,2) Millionen oder im ganzen 12,7 Millionen; auf 1 km Betriebslänge entfallen bei den Staatsbahnen 1 800, bei den Privatbahnen 1 522 Reisende oder 5,7 bezw. 11,8 % mehr als 1889. An frachtpflichtigen Gütern wurden auf den Staatsbahnen 2,9, auf den anderen Bahnen 7,4 und zusammen 10,3 oder 0,8 Millionen Tonnen mehr als im Vorjahre befördert; auf 1 km Betriebslänge entfallen bei den Staatsbahnen 1 107 und bei den Privatbahnen 1 409 t, also bei ersteren 4,8 % weniger, bei letzteren fast 8 % mehr als im Vorjahre. Geleistet wurden auf den Staatsbahnen 206,5 Millionen Personen- und 282,5 Millionen Tonnenkilometer, auf den Privatbahnen 176,6 Millionen Personen- und 308,4 Millionen Tonnenkilometer; auf 1 km Betriebslänge berechnet, ergibt dies bei den Staatsbahnen 79 000 Personen- und 122 300 tkm oder 4 200 bezw. 6 900 mehr als 1889, bei den Privatbahnen 33 900 Personen- und 59 100 tkm oder 2 300 bezw. 2 400 mehr als 1889.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 14 129 888 Kronen, Gepäck- und Postverkehr 1 557 800 Kr., Eil- und Frachtgutverkehr 29 692 872 Kr., Vieh-, Fahrzeug- und Leichenverkehr 1 042 609 Kr., aus verschiedenen Quellen 975 610 Kr., also im ganzen 47 398 779 Kr., davon entfielen 21 972 575 Kr. oder 8 409 Kr. für 1 km auf die Staatsbahnen und 25 426 204 Kr. oder 4 782 Kr. für 1 km auf die Privatbahnen. Eine stärkere kilometrische Einnahme als die Staatsbahnen haben folgende Privatbahnen: Gefle-Dala mit 19 141 Kr., Marma-Sandarne mit 17 542 Kr., Säbyholm-Säby (nur für Güterverkehr) mit 13 897 Kr., Köping-Hult mit 12 015 Kr. und Vexiö-Alfvesta mit 10 449 Kr. Die geringsten kilometrischen Einnahmen hatten die Bahnen Hörby-Tollarp mit 945 Kr. und Falköping-Uddagarden mit 918 Kr.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 1 607 287 Kr., für die Bahnbewachung und -Unterhaltung 7 510 084 Kr., für den Verkehrs- und Zugdienst 8 010 042 Kr., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 11 172 342 Kr. und demnach im ganzen 28 299 755 Kr., von denen 15 272 372 Kr. (5 845 Kr. für 1 km) auf die Staatsbahnen und 13 027 383 Kr. (2 450 Kr. für 1 km) auf die Privatbahnen entfallen. Höhere kilometrische Betriebsausgaben als die Staatsbahnen haben die Bahnen Marma-Sandarne mit 9 853 Kr., Gefle-Dala mit 7 539 Kr. und Malmö-Limhamn mit 6 403 Kr. Die geringsten kilometrischen Ausgaben haben die Bahnen Vikern-Möckeln nebst Striberg-Grängen mit 951 Kr., Hörby-Tollarp mit 817 Kr. und Falköping-Uddagarden mit 737 Kr. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellt sich bei den Staatsbahnen auf 69,5 %, bei den Privatbahnen auf 51,2 %; es ist am ungünstigsten bei den Bahnen: Zinkgrufvan-Ammeberg mit 100 %, Banghammar-Kloten mit 93,5 %, Mariestad-Kinnekulle mit 88,1 %, Uttersberg-Riddarhyttan mit 88 %, Gärds Härads mit 86,8 %, Hörby-Tollarp mit 86,4 % und Vittsjö-Hessleholm mit 86,3 %. Bei allen übrigen Bahnen bleibt es unter 85 %; es sinkt unter 40 % bei den Bahnen Gefle-Dala (39,4 %), Laxa-Röfors (39,1 %), Vexis-Alfvesta (38 %), Bergslagernas (36,7 %), Krylbo-Norberg (33 %) und Säbyholm-Säby (31 %).

An Ueberschuss verblieben im ganzen 19 099 024 Kr., von denen 6 700 203 Kr. (2 564 Kr. für 1 km) auf die Staatsbahnen und 12 398 821 Kr. (2 332 Kr. für 1 km) auf die Privatbahnen entfielen. Ueber 4 000 Kr. betrug der kilometrische Ueberschuss bei den Bahnen Gefle-Dala (11 602 Kr.), Säbyholm-Säby (9 588 Kr.), Marma-Sandarne (7 690 Kr.), Köping-Hult (6 759 Kr.), Vexiö-Alfvesta (6 584 Kr.), Krylbo-Norberg (5 136 Kr.), Bergslagernas (4 484 Kr.) und Göteborg-Halland (4 158 Kr.). Unter 300 Kr. stellte er sich bei den Bahnen Vittsjö-Hessleholm (254 Kr.), Gärds Härads (253 Kr.), Falköping-Uddagarden (181 Kr.), Mariestad-Kinnekulle (156 Kr.), Uttersberg-Ryddarhyttan (146 Kr.), Hörby-Tollarp (128 Kr.), Banghammar-Kloten (79 Kr.) und Zinkgrufvan-Ammeberg (0 Kr.).

Die Verzinsung des Anlagekapitals belief sich bei den Staatsbahnen auf 2,63 % oder 0,43 % weniger als im Vorjahre, bei den Privatbahnen auf 4,48 % oder ungefähr wie 1889. Ueber 10 % betrug die Verzinsung bei den Bahnen Mattfors-Vattjom (20,93 %), Laxa-Röfors (14,79 %), Vexiö-Alfvesta (12,86 %), Säbyholm-Säby (11,99 %), Marma-Sandarne (10,43 %), Gefle-Dala (10,31 %) und Sölvesborg-Kristianstad (10,01 %); unter 1 % belief sie sich bei den Bahnen Mariestad-Kinnekulle (0,81 %), Hörby-Tollarp (0,69 %), Uttersberg-Riddarhyttan (0,63 %), Banghammar-Kloten (0,20 %) und Zinkgrufvan-Ammeberg (0 %).

Neubauten in Norwegen.

Im Jahre 1891 sind folgende Strecken in Bau genommen: 1. von Station Kongsvinger der gleichnamigen Bahn am linken Ufer des Glommen, aufwärts nach Flisen, vollspurig; 2. von Station Hamar (Knotenpunkt der vollspurigen Eidsvold-Hamar und der schmalspurigen Hamar-Elverumbahn) über Lillehammer am Ursprung des Mjösensees und im Thale seines Quellflusses aufwärts bis Sel, vollspurig; 3. von Station Nästun der Bergen-Vossbahn südwärts nach Os am Meere, schmalspurig; und 4. von Christiansand nordwärts nach Byglandsfjord schmalspurig und ohne Verbindung mit dem übrigen Netz. Eine Zweigbahn der Drammen-Skienbahn von Eidanger nach Brevik, schmalspurig, ist eröffnet. Kr.

Aus Nordamerika.

Das selbstthätige elektrische Blocksignal von Hall

findet in Amerika weitere Verbreitung. Die Chicago und Nordwestbahn hat es auf ihren Strecken bei Chicago — zusammen auf etwa 140 km Länge — angewendet. Jetzt folgt die Illinois Centralbahn, die es ebenfalls auf ihren verkehrsreichen Linien bei Chicago einführen will. Die Einrichtung der letzten Bahn

weicht von derjenigen der Chicago und Nordwestbahn etwas ab. Von dem neuen Endbahnhof, den die Bahn bei der zwölften Strasse errichten will, bis nach Grand Crossing, einer achtgeleisigen Strecke von etwas mehr als 15 km Länge, werden die Hall'schen Signale, 600 m auseinander, auf stählernen Brücken aufgestellt, die die Geleise überspannen; jedes Signal soll unmittelbar über dem zugehörigen Geleis stehen. Zwischen Grand Crossing und Kensington — etwa 8 km — sollen 4 Geleise gelegt werden, über denen die Signale in ähnlicher Weise aufgestellt werden.

Man hat sich für das Signalsystem entschieden, um bei dem während der Weltausstellung zu erwartenden starken Verkehr auf den Lokalstrecken und den Hauptlinien nichts zu verabsäumen, was den höchstmöglichen Grad der Betriebssicherheit herbeizuführen geeignet ist. Dem Hall'schen System hat man hierbei vor anderen Systemen den Vorzug eingeräumt.

Der Vorlage, betreffend Aenderung des Bundes-Verkehrsgesetzes,

welche Mr. Storer, das Mitglied des Bundes-Verkehrsamts aus dem Staate Ohio, eingebracht hat, ist von dem zur Prüfung der Angelegenheit eingesetzten Hausausschuss im wesentlichen zugestimmt worden. Man will eine grössere Beschleunigung in das Gerichtsverfahren bringen — d. h. die bisherige Weitschweifigkeit des Verfahrens beseitigen —, ferner die Strafverfügungen, welche die bei Gesetzesübertretungen betheiligten Verfrachter treffen, aufheben und somit der neuerlichen Entscheidung des Bundes-Obergerichts Rechnung tragen, nach der ein Mann in dem Falle Fragen, die sich auf Gesetzesübertretungen beziehen, nicht zu beantworten braucht, wenn diese möglicherweise seine Bestrafung im Gefolge haben könnten. Auf diese Weise sollte die Regierung abgehalten werden, die Verfrachter als Zeugen zu laden. Die hauptsächlichen Aenderungen des Gesetzes sind die folgenden: die Tarife, Verzeichnisse und Berichte, die dem Bundes-Verkehrsamte von Amtswegen eingereicht werden müssen, sollen gesetzliche Beweiskraft haben, so dass den vom Verkehrsamt beglaubigten Abschriften ohne weiteres Beweiskraft innewohnt. Es sollen weiter die Körperschaften, die öffentliche Frachtführer sind, selbst für alle Uebertretungen belangt werden können, während bisher nur Bedienstete, Direktoren und Beamte verantwortlich sind. Hierdurch werden die Bestimmungen, welche durch den fünfzigsten Kongress in das ursprüngliche Gesetz gebracht wurden — soweit darin sowohl den Verfrachtern als den Frachtführern bei Gesetzesübertretungen Strafen angedroht wurden —, wieder aufgehoben und somit das alte Gesetz wieder hergestellt. Im weiteren sollen Zeugenverhöre durch das Bundes-Verkehrsamt — wenn allen Parteien Nachricht gegeben und Gelegenheit zum Kreuzverhör gelassen ist — endgültige sein und weiterer Mitwirkung der Gerichte nicht bedürfen.

Elektrische Wagenbeleuchtung.

Die für die Chicago, Burlington & Quincybahn neu hergestellten Personenwagen werden mit Leitungen für elektrisches Licht versehen. Die Kosten betragen für einen Wagen ungefähr 7 D. Welches Beleuchtungssystem zur Anwendung kommen soll, steht noch nicht fest.

Elektrische Motoren für die Baltimore Beltbahn.

Die Thomson-Houston Elektrizitätsgesellschaft hat der Baltimore Beltbahn den Vorschlag gemacht, die Züge durch den Baltimoretunnel mit elektrischen Lokomotiven zu schleppen. Dieser Vorschlag ist angenommen worden. Die Elektrizitätsgesellschaft verpflichtet sich, die Kraftstation mit den erforderlichen Maschinen zu bauen und die Eisenbahn übernimmt den Betrieb selbst. Nach einer reichlich bemessenen Probezeit ist, falls die gesammelten Erfahrungen ungünstig ausfallen sollten, die Elektrizitätsgesellschaft verpflichtet, sämmtliche Anlagen kostenlos zu entfernen; im anderen Falle hat die Bahn dieselben zu übernehmen.

Dividenden.

Die nachbezeichneten Eisenbahngesellschaften haben die Dividenden auf das Aktienkapital, wie folgt, festgesetzt:

Chicago & Alton, vierteljährlich 2 % auf die Stamm- und Vorzugsaktien.
Manchester & Lawrence, halbjährlich 5 %.
Newyork, Providence & Boston, vierteljährlich 2,5 %.
Old Colony, vierteljährlich 1,75 %.
Pennsylvania, halbjährlich 3 %.
Toledo & Ohio Central, vierteljährlich 1 % auf die Stammaktien.
Baltimore & Ohio (Hauptlinie), vierteljährlich 1,25 % auf die Stammaktien und 5 % auf die Washingtoner Zweiglinie.
Boston & Maine, halbjährlich 4 % auf die Stammaktien.
Buffalo, Rochester & Pittsburgh, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.
Rome, Watertown & Ogdensburgh, vierteljährlich 1,25 % auf das Aktienkapital.
Lake Erie & Western, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.
Nashville, Chattanooga & St. Louis, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.
Wheeling & Lake Erie, vierteljährlich 1,25 % auf die Vorzugsaktien.
Cincinnati, Sanducky & Cleveland, halbjährlich 3 % auf die Vorzugsaktien.
Concord & Montreal, halbjährlich 3 % auf die Vorzugsaktien, Klasse I, und 3 % auf Klasse IV.
Long Island, vierteljährlich 1,25 %.
Newyork, Susquehanna & Western 1,25 % auf die Vorzugsaktien.

Canadian Pacificbahn.

Die Bruttoeinnahmen für den Monat März d. J. betragen 1 589 799 D., die Reineinnahmen 303 406 D., die Zunahme 6 366 D. Im ersten Vierteljahr d. J. betragen die Bruttoeinnahmen 4 655 270 D., die Reineinnahmen 1 473 717 D., der Zuwachs 274 132 D.

Pennsylvaniabahnen.

Der Geschäftsabschluss für den Monat März gestaltete sich folgendermaassen: Alle Bahnen östlich von Pittsburgh und Erie weisen gegen das Vorjahr eine Zunahme der Bruttoeinnahmen von 231 098 D., der Ausgaben von 154 248 D., der Reineinnahmen von 76 850 D. auf. In den ersten 3 Monaten des Jahres sind gegen die gleiche Zeit des Vorjahres die Bruttoeinnahmen um 406 141 D., die Ausgaben um 438 996 D. gestiegen; es ergibt sich daher eine Abnahme der Reineinnahme von 32 855 D. Alle Bahnen westlich von Pittsburgh und Erie hatten im Monat März d. J. gegen das Vorjahr eine Zunahme der Bruttoeinnahmen von 765 030 D., der Ausgaben von 395 550 D., mithin der Reineinnahmen von 369 480 D. zu verzeichnen. Im ersten Vierteljahr d. J. betrugen gegen das Vorjahr die Zunahmen der Bruttoeinnahmen 1 493 624 D., der Ausgaben 931 786 D., mithin der Reineinnahmen 561 838 D.

Urtheile des Reichsgerichts.

v. O. **Umwandlung eines bisherigen Privatweges in einen öffentlichen Weg. — Voraussetzung der Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte über die Frage, ob ein Weg ein privater oder ein öffentlicher sei.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Wegepolizeibehörde ist wohl befugt, im Interesse des öffentlichen Verkehrs die Anlage neuer öffentlicher Wege, insbesondere also auch die Erwerbung von Privatwegen zum Zwecke ihrer Umwandlung in öffentliche Wege von den Wegebaupflichtigen zu verlangen, nicht aber ist sie befugt, unstreitige Privatwege für den öffentlichen Verkehr in Anspruch zu nehmen, die Voraussetzung der Inanspruchnahme für den öffentlichen Verkehr ist vielmehr die nach der Auffassung der Polizeibehörde bereits bestehende, wenn auch von dem, gegen welchen die Inanspruchnahme ausgesprochen wird, bestrittene Oeffentlichkeit des Weges. Auf diesen Standpunkt stellt sich die Verfügung vom 28. November 1886; sie spricht nicht die Absicht aus, dass der die Eisenbahn schneidende Weg in einen öffentlichen verwandelt und damit auch dem Bahnübergange die Eigenschaft eines öffentlichen Ueberganges neu beigelegt werden solle, sondern sie geht von der Voraussetzung aus, dass der Weg ein öffentlicher bereits sei; sie wendet sich folgerichtig nicht gegen die Beklagte (Stadt Spandau), als die zur Herstellung der erforderlichen neuen öffentlichen Wege im Stadtgebiete Verpflichtete, sondern gegen den Kläger (Eisenbahnfiskus) und verlangt von diesem das zur Freilassung des Bahnüberganges, als Theils des öffentlichen Weges, Erforderliche. Ihrer ausgesprochenen Absicht nach ist somit die Verfügung, soweit sie die Oeffentlichkeit des Weges und des Ueberganges berührt, deklaratorischen Inhalts und es geschieht ebenso mit Unrecht, dass der Berufungsrichter der Verfügung die konstitutive Bedeutung der Verwandlung eines bisherigen Privatweges in einen öffentlichen Weg um deswillen beilegt, weil die Beweisaufnahme ergeben habe, dass der Weg bis zum Erlass der Verfügung ein Privatweg gewesen sei, als wenn beispielsweise ein gerichtliches Urtheil, das ein Rechtsverhältniss als bestehend anerkennt, deshalb als für dieses Rechtsverhältniss konstitutiv bezeichnet (und demgemäss seine Tragweite beurtheilt) werden möchte, weil es auf rechtlich oder thatsächlich unrichtigem Grunde beruhe. Der Berufungsrichter überschreitet vielmehr die Grenze seiner Zuständigkeit, indem er auf die Prüfung der Rechtmässigkeit der Polizeiverordnung nach der Richtung, ob sie die bestehende Oeffentlichkeit des Weges mit Recht voraussetze, überhaupt eingeht. — Nach § 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883

findet (Abs. 1) gegen Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche die Inanspruchnahme von Wegen für den öffentlichen Verkehr betreffen, als Rechtsmittel innerhalb 2 Wochen der Einspruch an die Wegepolizeibehörde und (Abs. 4) gegen den auf den Einspruch ergehenden Beschluss dieser Behörde die Klage im Verwaltungsstreitverfahren statt. In diesem Verfahren ist entstehenden Falles auch darüber zu entscheiden, ob der Weg für einen öffentlichen zu erachten sei. Durch diese Vorschriften ist, soweit es sich um die Frage der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte handelt, in Abänderung des in allen streitigen Wegebausachen die Entscheidung, ob ein Weg ein Privatweg oder ein öffentlicher Weg sei, den ordentlichen Gerichten zuweisenden § 135 der Preuss. Kreisordnung von 1872, die Entscheidung über die Frage, ob ein Weg ein öffentlicher sei, für den Fall, dass zu dieser Entscheidung die Inanspruchnahme des Weges als eines öffentlichen von Seiten der Wegebaupolizeibehörde den Anlass gibt, den Verwaltungsgerichten zugewiesen und damit die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte für den gleichen Fall ausgeschlossen." (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 9. Januar 1892; Jurist. Wchschr. 1892.)

Bücherschau.

Studien über die heutigen Eisenbahnen im Kriegsfalle. Von Miles Ferrarius. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest, Leipzig 1892. 5 Bogen Oktav, geh. 65 kr. = 1,20 ℳ.

Der Verfasser, welcher u. a. durch seinen in Nr. 18 S. 189 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz über „die Benutzung der Eisenbahnen für taktische Zwecke" den Lesern unserer Zeitung bereits vortheilhaft bekannt ist, behandelt in vorliegender, klar und anziehend geschriebenen Studie unter Zugrundelegung der Erfahrungen der letzten Feldzüge und unter Berücksichtigung der Gesetze der Eisenbahn-Betriebslehre, die strategische und taktische Rolle, welche die Eisenbahnen der Europäischen Grossstaaten, speziell der Staaten des Dreibundes, sowie Frankreichs und Russlands, im Kriegsfalle vermuthlich zu spielen berufen sind.

Eine genaue Abwägung der Wehrkräfte der Eisenbahnen dieser Staaten in einem Kriege der Zukunft bildet den rothen Faden, der sich durch diese auch für weitere Kreise verständlich geschriebenen Studien hindurchzieht.

Die Ausführungen lassen klar erkennen, in welchen Wechselbeziehungen die Eisenbahnen zu den gesteigerten Anforderungen der heutigen Kriegführung und der heutigen Waffenwirkung stehen. Mit besonderer Genugthuung ersieht man, wie der Verfasser in seiner Schlussbetrachtung hervorhebt, „dass die Eisenbahnen in den künftigen Kriegen in den verschiedenartigsten und wichtigsten Richtungen eine unersetzliche Rolle von noch erhöhterer Bedeutung, als bisher, zu übernehmen und wesentlich zu dem Endzweck berufen sind, rasche und gewaltige Entscheidungen herbeizuführen und hierdurch den Krieg, seine Leiden, seine Opfer und Verwüstungen abzukürzen." Gleichzeitig weist der Verfasser darauf hin, dass die Wehrhaftmachung der Völker der Europäischen Grossstaaten durch ein wohldurchdachtes strategisches Eisenbahnnetz zugleich auch eine Bürgschaft mehr für die Erhaltung des Friedens bietet.

Verschiedenes.

Société du chemin de fer ottoman Salonicki-Monastir.

In der am 18. d. Mts. in Frankfurt a/M. stattgehabten Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht der Verwaltung für 1891 zur Kenntniss genommen. Nach den Mittheilungen der Direktion lässt der Fortschritt der Arbeiten die Eröffnung der ersten etwa 100 km langen Theilstrecke im September d. J. erwarten.

Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie.

Am 18. d. Mts. fand in Frankfurt a/M. die Generalversammlung statt. In derselben waren 84 500 Aktien mit 860 Stimmen vertreten. Der Geschäftsbericht für 1891 wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrath Decharge ertheilt. Nach Vertheilung einer Dividende von 4,5 % auf die Aktien wird der Ueberschuss mit 86 825 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Generaldirektor Herr von Kühlmann theilte mit, dass die 73 km lange Theilstrecke Ine Eunu-Eskichehir-Alpukeui am 18. d. Mts. in Betrieb genommen wird. Auf den ferneren Theilstrecken sind die Arbeiten bis auf die Geleislegung und Vollschotterung vollendet; diese Arbeiten werden so gefördert, dass die Abnahme der letzten der noch nicht eröffneten Theilstrecken (bis Angora) am 4. Oktober d. J. bei der Kaiserlich Türkischen Regierung beantragt werden wird. Die diesjährigen Ernteaussichten versprechen eine günstige Entwickelung des Verkehrs.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ist am 10. d. Mts. die zwischen den Stationen Deutsch-Eylau und Weissenburg gelegene Haltestelle Alte Eiche für den Wagenladungs-Güterverkehr und als Eisenbahn-Telegraphenstation eröffnet worden.

Berlin, den 17. Juni 1892. (1180)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Hochwasser war der Gesammtverkehr in den Strecken:

Ischl-Ebensee vom 8/6. bis 11/6.,
Weissenbach-Rottenmann vom 8/6. bis 14/6.,
Traismauer-St. Pölten vom 8/6. bis 14/6.,
Przeznica-Wielkie-Drogi vom 9/6. bis 12/6.,
Donauuferbahnhof-Nussdorf vom 9/6. bis 14/6.,
St. Valentin-Klein-Reifling vom 9/6. bis 11/6.,
Eisenerz-Hieflau vom 10/6. bis 15/6. eingestellt.

Wien, am 15. Juni 1892. (1181)

3. Güterverkehr.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Aenderung der Kursdifferenzen.) Am 1. Juli 1892 tritt in der Anwendung der zur Ausgleichung des Kursstandes der Oesterreichischen Währung den direkten Frachtsätzen zuzuschlagenden oder von denselben abzuziehenden Kursdifferenzen folgende Aenderung ein:

Tarifheft 1 und 2.

a) Für die in den Tarifheften 1 und 2 und in den dazu erschienenen Nachträgen 1—12 enthaltenen Frachtsätze treten die im Nachtrag 12 unter V aufgeführten und für die in den Nachträgen 13—15 enthaltenen Frachtsätze die bei denselben angegebenen Kurszuschläge, welche durch Nachtrag 16 aufgehoben sind, wieder in Kraft.

b) Bei den in den Nachträgen 16—19 enthaltenen Frachtsätzen wird die Hälfte der angegebenen Kurszuschläge unter Abrundung auf volle Pfennig, mindestens jedoch 0,01 ℳ für 100 kg erhoben.

c) Die im Nachtrag 20 zu Heft 1 enthaltenen Frachtsätze für Wien (sämmtliche Bahnhöfe) werden bei allen Deutschen Stationen um die folgenden Beträge gekürzt:

in Eilgut	. . . . .	um	0,15
„ Stückgutklasse	I . .	„	0,06
„ „	II . .	„	0,05
„ Klasse	A 1 und B . .	„	0,03
„ „	C 1	„	0,05
„ „	C 2	„	0,04
im Spezialtarif	A 2 und I	„	0,03
„ „	II u. III	„	0,02
„ Ausnahmetarif	2 a .	„	0,05
„ „	2 b u. 3	„	0,04
„ „	6 u. 36	„	0,03
„ „	26 u. 34	„	0,02

ℳ für 100 kg

Die vorstehend nicht erwähnten Wiener Ausnahmesätze kommen ungekürzt zur Anwendung.

d) Die im Nachtrag 21 zu Heft 1 und 20 zu Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Getreide etc.) ermässigen sich um den doppelten Betrag der unter denselben aufgeführten Kursdifferenzen.

Tarifheft 3.

In Abänderung der Bestimmung auf Seite 13 des Tarifs werden die Kursdifferenzen in doppeltem Betrage von den einzelnen Frachtsätzen abgezogen.

Hinsichtlich der Kursdifferenzen für die im Tarifheft 4 enthaltenen Frachtsätze treten Aenderungen nicht ein.

Magdeburg, den 17. Juni 1892. (1182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Juli d. J. ab gelten die auf Seite 317 und 556 im Heft 1 und auf Seite 48 im Heft 3 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs, sowie auf Seite 414 im Heft 1 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs für Reuth angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 und 23 (Rinden) unter Zuschlag von 3 ₰ für 100 kg auch für den Verkehr mit Hirschberg a. d. Saale.

Dresden, den 20. Juni 1892. (1183)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab wird die Station München Isarthalbahn in den Magdeburg-Bayerischen Gütertarif einbezogen Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 16. Juni 1892. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Köln rrh. - Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit treten ermässigte Frachtsätze für Steinsalzsendungen zwischen Erfurt-Oberhausen und Oberhausen (Filiale Gutehoffnungshütte) in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Juni 1892. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen - Güterverkehr Breslau und Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 25. d. Mts. werden die im diesseitigen Binnenverkehr und im Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Niederschlesien auf die Station Borsigwerk als Versand- und die Stationen Cottbus, Glatz, Hirschberg, Schweidnitz und Waldenburg i. Schl. als Empfangsstationen ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, am 18. Juni 1892. (1186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Juli d. J. treten an Stelle der im Tarifhefte II für die Station Pozsony - fiokpályandvar (Pressburg - Filialbahnhof) der Ungarischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 die um drei Pfennige für 100 kg erhöhten Frachtsätze desselben Ausnahmetarifs für Pozsony (Pressburg).

Dresden, am 17. Juni 1892. (1187)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten an Stelle der in den Tarifheften 2 und 3 für die Station Pozsony - fiókpályandvar (Pressburg-Filialbahnhof) enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 a und b, sowie 6 anderweite ermässigte Frachtsätze, die um drei Pfennig höher sind, als die für die Station Pozsony (Pressburg) gültigen Frachtsätze der bezeichneten Ausnahmetarife.

Dresden, den 17. Juni 1892. (1188)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die im Abschnitt II D des Lokal-Gütertarifs für den diesseitigen Bezirk vom 1. August 1891 unter 7 α b bis f bezw. 7 β a bis e festgesetzten Gebühren für die Beförderung von Wagenladungsgütern von und nach der Hafenbahn bezw. von und nach der Flethbrücke in Glückstadt treten mit dem 30. d. Mts. ausser Kraft.

An Stelle dessen wird vom 1. Juli d. J. ab die Gebühr für die Beförderung von Wagenladungsgütern aller Art im Verkehr

a) mit der Hafenbahn in Glückstadt auf 0,02 ℳ für 100 kg,
b) mit der Flethbrücke in Glückstadt auf 0,01 ℳ für 100 kg

festgesetzt.

Für Schutzwagen wird zu a und b eine Mark für die Achse erhoben.

Altona, den 18. Juni 1892. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. treten Ausnahme-Frachtsätze für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottsteine, feuerfeste Steine) in Ladungen von mindestens 10 000 kg von der Station Wesel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 17. Juni 1892. (1190)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Steinkohlen- etc. Verkehr von den Rheinisch-Westfälischen Versandstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, durch welchen der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1887 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Durch den neuen Tarif treten vielfach Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch Frachterhöhungen ein. Soweit letzteres geschieht, bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1887 noch bis zum 15. September d. J. in Kraft.

Abdrücke des Ausnahmetarifs sind zu 40 ₰ das Stück bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 1. Juni 1892. (1191)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif Breslau-westliche Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona etc., Elberfeld, Frankfurt a/M, Hannover etc., Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.), Magdeburg und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1889 ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, neue bezw. geänderte Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Magdeburg sowie Tarifberichtigungen. Die für Hamburg und Oldesloe zur Einführung kommenden Frachtsätze finden auch Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Abzüge dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 16. Juni 1892. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Einführung des Eil- und Stückgutverkehrs auf mehreren Verkehrsstellen. Am 1. Juli d. J. werden die Verkehrsstellen Döringau, Neustädtel und Poppschütz sowie die Stationen Karolinegrube O. S. E. und Zabrze C. A. für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet. Die Frachtsätze berechnen sich nach dem Kilometerzeiger und der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle.

Breslau, den 15. Juni 1892. (1193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Altdamm-Colberger Eisenbahn. Vom 1. August d. J. ab findet eine direkte Abfertigung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen unseren Stationen Hagenow i/Pom. und Alt-Borck einerseits, ferner eine direkte Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen unserer Station Speck einerseits und den in die Verwaltung der Preussichen Staatsbahn zu übernehmenden Stationen Gr. Christinenberg und Altdamm nicht mehr statt.

Stettin, den 17. Juni 1892. (1194)
Direktion.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1892 an kommen im Verkehre zwischen den Stationen Cassel (Ober- und Unterstadtbahnhof) einerseits und den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen andererseits ermässigte Ausnahme - Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze, sowie über die Bedingungen, unter welchen dieselben zur Anwendung kommen, geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 14. Juni 1892. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1892 tritt zu dem **Gütertarife Hannover - Bromberg** der vierte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einzelnen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu dem Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, direkte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Gollnow-Cammin i. Pm./Wollin, für Breitenheide, Collaten, Hartmannsfeld, Jeseritz des Bezirks Bromberg, sowie für Isselhorst, Marienburg (Hannover), Vorhelm und Woltwiesche des Bezirks Hannover.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Gollnow-Cammin i. Pm. / Wollin treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Druckstücke dieses Nachtrages sind durch die Fahrkarten-Ausgabestellen zu beziehen.

Bromberg, den 10. Juni 1892. (1196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Frachtsatz für rohe Baumwolle Bremen-Ludwigsburg im **Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarife** ist auf 2,29 ℳ für 100 kg abgeändert.

Hannover, den 15. Juni 1892. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli 1892 tritt der Nachtrag II zum **Bromberg - Sächsischen Verband - Gütertarif** in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Neue Frachtsätze für die Stationen Göttengrün, Hirschberg a. d. Saale, Langenhennersdorf und Tanna der Sächsischen Staatseisenbahnen.
3. Bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Die Station Tanna der Sächsischen Staatseisenbahnen wird mit dem vorgenannten Zeitpunkte gleichzeitig in den Bromberg-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr einbezogen, und können etwaige Sendungen zu den bei den Verbandsstationen zu erfahrenden Sätzen abgefertigt werden.

Bromberg, den 16. Juni 1892. (1198)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aenderung der Fassung des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II. Die Position „Schnittholz" des in den Gütertarifen für unsern Lokalverkehr, den Rheinischen Nachbarverkehr, den Brölthaler Nachbarverkehr, den Rheinisch-Niederdeutschen Verband und die Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrh.)-Magdeburg und -Oldenburg enthaltenen Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II erhält vom 16. d. Mts. ab folgende, eine erweiterte Anwendung dieses Ausnahmetarifs in sich schliessende Fassung, nämlich:

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet,
a) kantiges, als Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter."

Köln, den 15. Juni 1892. (1199)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Aenderung des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-T. II. Die durch Nachtrag V vom 1. Juni zu dem Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. April 1891 bereits eingeführte Aenderung der Fassung des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II unter Ziffer 1 c (Schnittholz) in

„Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet:
a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten;
b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter"

findet auch Anwendung in den Verkehren zwischen Stationen des hiesigen Bezirks und der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und der Direktionsbezirke Magdeburg, Altona, Erfurt (einschliessl. der Thüringischen Privatbahnen) und Bromberg (einschliessl. der Ostpreuss. Südbahn), sowie der Grossherzogl. Oberhessischen Eisenbahnen andererseits und im Nachbarverkehr mit der Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Elberfeld, den 17. Juni 1892. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Rumänischer Eisenbahn - Verband. Mit 1. Juli 1892 tritt
a) der Nachtrag XIII zum Tariftheil II,
b) „ „ XIV „ „ III,
c) „ „ IX „ „ V
in Kraft.

Diese Nachträge enthalten theils Aenderungen von Frachtsätzen der Haupttarife, theils die Führung neuer Ausnahmetarife für Papier, Möbel, Möbelgestelle etc., Leimleder und Färbestoffe und sind bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten.

Wien, am 17. Juni 1892. (1201)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Thüringischer Verbands - Personen- und Gepäckverkehr. Zum Tarife für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1889 ist der Nachtrag VI erschienen, enthaltend u. a. neue Fahrpreise für den Verkehr von und nach den Stationen der Neubaustrecke Coburg - Rodach, gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Näheres durch die Fahrkarten - Ausgabestellen.

Erfurt, den 16. Juni 1892. (1202)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum „Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen und Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen" ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 der Nachtrag IV erschienen.

Durch denselben kommt u. a. die schon durch Grossh. Ministerium der Finanzen im Gesetzes- und Verordnungsblatt Nr. XV vom Jahre 1892 bekannt gegebene ermässigte Gepäcktaxe von 0,35 ₰ für 10 kg und 1 km, statt bisher 0,28 ₰ für 5 kg und 1 km zur Einführung.

Soweit neben der allgemeinen Ermässigung infolge der Gewichtsaufrundung auf 10 kg auch Erhöhungen eintreten — was aber nur bei den selten vorkommenden Sendungen im Gewicht bis zu 5 kg auf Entfernungen über 57 km der Fall sein wird —, wird die bisherige Taxe noch bis 1. August 1892 erhoben.

Karlsruhe, den 16. Juni 1892. (1203)
Generaldirektion.

---

5. Verdingungen.

Verding von Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Radsätzen und Federn. Die Anfertigung und Lieferung von 3 Güterzug-Lokomotiven, 10 Personenwagen, 1 Gepäckwagen, 1 vereinigter Post- und Gepäckwagen, 12 Hochbordwagen; von 56 Radsätzen, 112 Tragfedern und 120 Spiralfedern soll verdungen werden. Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstage, Sonnabend, den 9. Juli 1892, Vormittags 11½ Uhr an die unterzeichnete Direktion postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen mit den zum Angebot zu benutzenden Vordrucken können gegen Einsendung von 2,50 ℳ für Lokomotiven, von 3 ℳ für Wagen, von 1 ℳ für Radsätze, von 1 ℳ für Federn vom Kanzleivorsteher, Kanzleirath Peltz hier, bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 9. Juni 1892. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Neubaustrecke Schönholz-Cremmen. Für die Brückenbauwerke in Station 45 + 63, Station 92 + 31,5 und Station 192 + 77 soll die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten ungetrennt öffentlich vergeben werden.

Es sind hierzu nach Maassgabe der Zeichnungen und Gewichtsberechnungen erforderlich:

1. rund 49 600 kg Schweisseisen,
2. „ 1 600 „ Gusseisen.

Angebotsbogen und Bedingungen, sowie die zugehörigen Zeichnungen und Gewichtsberechnungen liegen im Abtheilungsbüreau zu Tegel, Schönebergerstrasse Nr. 59 aus und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 8 ℳ baar von dort bezogen werden, desgleichen die Angebotsbogen und Bedingungen allein, gegen Einsendung von 1 ℳ.

Die Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift

„Angebot auf eiserne Ueberbauten"

bis zum Verdingungstermine am 7. Juli 1892, Mittags 12 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird, porto- und bestellgeldfrei einzusenden. Verspätet eingehende Angebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1205MG)
Tegel b/Berlin, den 18. Juni 1892.
Königliche Bauabtheilung.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein im Amte befindlicher Eisenbahn-Stations- und Güter-Vorsteher, 35 Jahre alt, sucht Stellung als Betriebs- oder Verkehrs-Controleur bei einer Privat-Eisenbahn. Gefällige Offerten M. H 707 bis 5. Juli cr. in der Expedition dieser Zeitung erbeten.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Die Inhaber des Deutschen Reichspatentes No. 54310, behandelnd eine
„Kuppelung für Eisenbahnwagen"
wünschen sich behufs Weiterfabrikation nach dem angeführten Patent mit Fabrikanten in Verbindung zu setzen. Dieselben sind auch bereit, das Patent zu verkaufen, Licenzen zu ertheilen, Agenten zu ernennen, oder andere Vorschläge zur Ausführung der Erfindung entgegenzunehmen.
Zur näheren Auskunft und Vorlage von Modellen sind bereit
Brydges & Co.
Ingenieure und Patentanwalte
Berlin NW., Luisenstr. 43/44.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von J. E. Reinecker, Werkzeugfabrik in Chemnitz-Gablenz, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 49. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Juni 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Universalgeschichte des Handelsrechts. III.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Aus Oesterreich-Ungarn:
Die Wiener Verkehrsanlagen u. die Stadtbahn.
Die Regulirungs-Arbeiten am Eisernen Thore.
Tarifstreit über die Anwendung des direkten oder gebrochenen Verkehrs (Schiedsspruch).
Gemeinschaftliche Direktorenkonferenz in Zell am See.
Schlussstrecke der Budapester elektrischen Eisenbahn.
Fahrbetriebsmittel der Oesterr. Eisenbahnen.
Verhütung des Entrollens von Wagen aus Stationen.
Petroleummotorenbahn zur internationalen Theater- u. Musikausstellung im Wiener Prater.
Generalversammlungen der: Süd-Nordd. Verbindungsb., Oesterr. Nordwestbahn, Steyrthalbahn, Bukowinaer Lokalbahnen, Kaschau-Oderberger Bahn, Dampftramway-Gesellschaft (vorm Krauss & Co.).
Börsenbericht.
Aus Italien:
Annahme der Mitteleuropäischen Zonenzeit.
Bahneröffnungen.
Sekundärbahnen in Sicilien.
Verantwortlichkeit d. Eisenbahngesellsch. bei Zugverspätungen.
Geschäftsberichte Französisch. Eisenbahnen für 1891.
Orléansbahn.
Aus Russland:
Ministerialerlass, betreffend Beschaffung von Reserveschienen.
Ministerialbefehl, betreff. die Beschäftigung der Beamten.
Rundreiseverkehr.
Beschleunigte Eisenbahnbauten.
Bahnprojekt Semetschin-Wernadowka.
Salzgewinnung u. Salztransport.
Aus Nordamerika:
Blocksignale auf der Long Island Bahn.
Verkehr auf der Newyork und Harlem B. (Newyorker Stadtb.).
Geschichtliche Fahrkarten-Ausstellung.
Chicago, Burlington & Quincyb.
Eisenbahnunfälle im Januar, Februar und März d. J.
Gerichtliche Entscheidung, betreffend den Eisenbahnunfall bei Grassano.
Kartenwerke:
E. Winkler, Vereinigte Eisenbahnrouten- und Lademaasskarte von Mitteleuropa.
Verschiedenes:
Karl Stangen's Jubiläum.
Südafrikanische (Transvaal-) E.
Personalnachrichten:
Bayern.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Bilanzen.
3. Eisenbahn-Effektenverkehr.
4. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen

Universalgeschichte des Handelsrechts

von **L. Goldschmidt.**

III.

(Fortsetzung aus Nr. 47.)

In einem fünften Abschnitt wird nunmehr

das Handelsrecht im Mittelalter

dargestellt, und zwar zunächst die allgemeinen Grundzüge, die Weltmächte und die Kirche.

Der Untergang des Weströmischen Kaiserreichs und die neue germanische Staatenbildung haben auf den Gang des Welthandels wie auf die gesammte Rechtsentwickelung den weitgreifendsten Einfluss geübt. Es treten neue Träger der Kultur auf. Der Welthandel wächst, verliert aber seinen einheitlichen Charakter, der nur sehr allmählich durch Wiederaufnahme der antiken Elemente und einen universalen Handelsgebrauch wiederkehrt.

Im Byzantinischen Reich bestehen die Verkehrsverhältnisse der alten Welt gegen ein Jahrtausend weiter, aber in wachsender Verknöcherung und Verkümmerung. Bald macht das Arabische Reich siegreiche Konkurrenz, namentlich im Gebiete des Mittelmeers.[1]) Bleibende Zeugnisse des arabischen Welthandels finden sich in einer Menge von Lehnworten (darunter auch Tara, Tarif u. a.), in den Münzverhältnissen und im arabisch-indischen Zahlensystem. Das altersschwache Byzantinische Reich unterliegt endlich dem türkischen Ansturm.

Inzwischen versucht der Westen Europas mit neuen Völkerelementen eine neue Kulturordnung zu begründen. Diese erlangt in der universellen Fränkischen Monarchie ihre politische Gestaltung. Es erfolgt nach verschiedenen

[1]) Dieser Theil der Darstellung scheint noch sehr erheblicher Vervollständigung fähig und bedürftig zu sein. Die grosse Schwierigkeit dieser Aufgabe soll indess nicht verkannt werden.

Richtungen eine Verschmelzung der Personalrechte der germanischen Stämme einerseits und der lex Romana der Römischen Bevölkerung wie der Kirche andererseits zu einem alle Nationalitäten umfassenden Territorialrecht. Aber schon hier bildet sich der seither die europäische Entwickelung beherrschende Gegensatz der romanischen und der germanischen Völkergruppe. Die Darstellung verfolgt das Handelsrecht der germanischen Stämme, die Stände und die Städte, Handel und Handwerk. Sie wendet sich dann zu den römischen Provinzialen und Italienern, sowie zu den Stiften, Klöstern und Orden als Trägern von Handel und Industrie. Eingehend wird die eigenthümliche Stellung der Juden geschildert, welche jetzt zuerst in der Geschichte als gewandtes und rühriges Handelsvolk auftreten.[2]) Dem kirchlichen Wucher- d. h. Zinsverbot entzogen, abwechselnd geschützt und geplündert, sind sie dem künstlich genährten Hasse der durch die unproduktiven Zinsleihen schwer leidenden Adeligen und Bauern, sowie der konkurrirenden Kaufleute preisgegeben. Ein Einfluss ihres mosaisch-talmudischen Rechts auf den Handel lässt sich nicht nachweisen.

Die weitere Darstellung behandelt die allmähliche Bildung eines germanischen Handelsstandes, den Königsschutz der Reichs-Kaufleute, die geldwirthschaftliche Organisation der freien gewerblichen Arbeit im Abendlande, die Marktgenossenschaft und das Marktrecht, die Zünfte und Innungen, die Kaufgilden oder Hansen, die normalen Masse und Gewichte. Piraterie und Strandrecht, organisirte Kaperei und Fehderecht, willkürliche Abgaben auf das Geldwesen, Zollüberbürdungen aller Art bereiten dem Handel Gefahren und Hemmnisse. Der Fremde ist rechtlos, soweit ihn nicht Gastrecht oder ein Schutzherr beschirmt, ist allerlei Chikanen und Abgaben (Abschoss u. dergl.) unterworfen, findet indess auf Messen und Märkten, in ihrem „Frieden“ und ihrer „Freiheit“ einigen Schutz. An die Stelle des Grosshandels der alten Welt tritt Kleinbetrieb in Handwerk und Handel, mit unendlicher Mannigfaltigkeit genossenschaftlicher Bildungen und mit neuen Handelsniederlassungen.

Seine Norm findet der wiedererblühende Handel neben dem römischen Recht in den Anfängen eines neuen kaufmännischen Gewohnheitsrechts an Stelle der formalistischen germanischen Volksrechte (leges barbarorum), welche anfänglich den primitiven Verkehr regelten. Das neue Marktrecht ist ursprünglich ein wesentlich lokales. Es wird aber auch auf die nicht kaufmännische Bevölkerung übertragen und gewinnt schon früh einen mehr kosmopolitischen Charakter. Gleiche Bedürfnisse und Einrichtungen erzeugen ein nahezu gemeinsames Recht, zuvörderst die Mittelmeerländer mit genauer, fast gesetzlicher Fixirung. Auch im Prozessrecht zeigen sich merkantile Strömungen. Die germanische Rechtsanschauung führt einen theilweise siegreichen Kampf gegen das römische Verkehrsrecht, was im Einzelnen, namentlich bezüglich der Werthpapiere, der Legitimation, der Firma (Festigung) u. a. nachgewiesen wird.

Die Gesetzgebung und Praxis der römischen Kirche verhält sich dem wiederaufblühenden Verkehr gegenüber wesentlich negativ. Siegreich bricht die Wahrheit durch, dass Alle — freilich nur alle Rechtgläubigen — als Gotteskinder zur gleichen Freiheit bestimmt sind. Indem aber die Kirche selbstlose Nächstenliebe, den Schutz der Armen und Schwachen als praktisches Grundgesetz lehrt[3]), nimmt sie der kapitalistischen Geldwirthschaft des römischen Weltreiches gegenüber eine geradezu feindselige Haltung ein: das Geldkapital soll unproduktiv sein, das Zinsennehmen ohne „rechte Arbeit“ ist als „Wucher“ sündhaft und verboten. — Dieses System kirchlicher Verkehrsbevormundung scheitert indess an dem Schwergewicht der wirklichen wirthschaftlichen Interessen. Das Zinsverbot führt nur zur Steigerung des Zinsfusses und zu einer periodischen Plünderung der „Wucherer“. — Aber nicht nur das geistliche, sondern auch das weltliche Verkehrsrecht des Mittelalters beruht auf Zwang und Kontrole, sei es geistlicher Oberen, sei es der eigenen Berufs- und Standesgenossen. In der Gestaltung seines Rechts aus eigensten Bedürfnissen und Anschauungen heraus liegt die Grösse und vorbildliche Bedeutung des mittelalterlichen Kaufmannsstandes.

Es folgen die Mittelmeerstaaten, insbesondere Italien.

Nach einem Blick auf die Ursachen der frühen Handelsblüthe Italiens werden uns dessen vornehmlichste Industrie- und Handelsplätze unter kurzer Charakteristik ihrer wachsenden Bedeutung vorgeführt. Das glänzende Venedig und seine Rivalin Genua, ferner Amalfi, Pisa, Lucca, Mailand und Bologna, endlich das mächtige Florenz mit seinem Hafen Livorno und andere Handels- und Industriestädte ziehen in leichter, aber farbenprächtiger Skizze an uns vorüber.

Zur Regelung des neu erblühten Verkehrs dient neben dem römischen, kanonischen und lombardischen Recht vornehmlich Statutarrecht und lokales Gewohnheitsrecht als Träger germanischer Rechtsgedanken, wie alter und neuer kaufmännischer Sitte. Bei aller Verschiedenheit im Einzelnen, treten gewisse gemeinsame Grundzüge hervor. Dies wird näher ausgeführt: bezüglich der Stadtverfassungen und der Stadtrechte (Privilegien, Weisthümer, Satzungen), der Innungen und Brüderschaften (sowohl religiöser als kaufmännischer, unter letzteren die Banquiers: lombardi), der Rechtspflege in Innungsangelegenheiten und der Konsulargerichte, sowie der Messgerichte.

Allmählich entwickelt sich ein Völkerrecht auf Grund von Staatsverträgen zum Schutz der beiderseitigen Angehörigen. Ebenso die Jurisdiktion von Reisekonsuln, später auch ständige Konsuln für Staatsangehörige in der Fremde, im Orient ein privilegirtes Faktorei- und Kolonialsystem. — Ausnahmsweise begegnet man auch engeren Verbänden der Kaufleute verschiedener Nationen, namentlich der Italienischen, im Auslande. Ein sehr ausführlicher Exkurs ist der Gemeinschaft der Provençalen und der Italiener in Frankreich gewidmet.

Die Darstellung wendet sich nunmehr zur pyrenäischen Halbinsel, insbesondere — nach einem kurzen Blick auf Portugal — zu Spanien. Die Maurenzeit wird nur mit wenigen Worten gestreift. Ausführlicher sind die Mittheilungen über das Gesetzbuch Alphons' IX. (den siete partidas), die Stadt- und Provinzialrechte (fueros), die Bedeutung Barcelonas mit seinem Stadtrecht und Seerecht (insbesondere consolat del mar), Valencia's und Anderer.

Das Handelsrecht von Frankreich hat sich, wie das heutige Frankreich überhaupt, nur allmählich zur Einheit herausgebildet. Im Süden (langue d'oc) überwiegt der Einfluss des römischen Rechts, im Norden (langue d'oil) das germanische Gewohnheitsrecht. Einen ähnlichen Unterschied zeigt die Wirthschafts- und Handelspolitik: Marseille, Avignon, Arles, Toulouse, Lyon, Nîmes, Monpellier einerseits — Paris, Orléans, Tours, Rouen andererseits, ferner Bordeaux, mit ihren Gilden und Hansen. Die Darstellung wendet sich dann zum Grosshandel, zu der „Ritterschaft der Kaufleute“ und den „Wucher“ treibenden Caorcini. Von hoher universalgeschichtlicher Bedeutung ist das des Näheren dargelegte Innungswesen, insbesondere von Paris. Das Privathandelsrecht beruht überwiegend auf lokalem Gewohnheitsrecht (coutume). Die Handelsgerichtsbarkeit ist noch nicht entwickelt. Im Seerecht spielen die „us et coutumes d'Oléron“ eine hervorragende Rolle.

Von besonderer Bedeutung sind die Messen, namentlich die Pariser, die Champagner und die Lyoner, in deren Verfassung und universelle Wichtigkeit wir einen tiefen Einblick

[2]) Der arabische Oberpostmeister Ibn-Kordadbeh beschreibt um 850 die Reiseroute der jüdischen Grosshändler, genannt Rhadaniten, welche zu Lande und zu Wasser von dem Occident nach dem Orient und vom Orient nach dem Occident reisen. Sie sprechen persisch, arabisch, romanisch, spanisch, fränkisch und slavisch.

[3]) Vergl. Anm. 3 unserer letzten Besprechung (II) in Nr. 47 S. 487 d. Ztg.

gewinnen. Frankreich steht mit je einem Fusse in der romanischen und in der germanischen Welt. Die Errungenschaften der romanischen Rechtsentwickelung bilden den Gegenstand der nun folgenden Erörterungen. G . . . . . r.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die nachstehend bezeichneten Strecken:

1. Schönberg-Hirschberg a. d. Saale, 19,95 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen),
2. Troppau-Bennisch, 30,14 km (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn),

von denen die erstere am 1. Juli d. J., die letztere am 29. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2118 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 2141 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2148 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 18. und 19. d. Mts.).

Nr. 2186 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Technischen Ausschusses auf Ergänzung der Vereinssatzungen durch Aufnahme von Bestimmungen über die Technikerversammlung (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2225 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 2232 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend das Ausschussprotokoll Nr. 45 (Hannover, den 20./21. Januar 1892) (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2262 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 23. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. erscheint die zweite Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, enthaltend das Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet sind.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Wiener Verkehrsanlagen und die Stadtbahn.

Wie vorausgesehen, wurde die Regierungsvorlage hierüber auch vom Herrenhause und zwar einstimmig angenommen. Aus dem diesbezüglichen Berichte des Freiherrn v. Czedik ist folgendes hervorzuheben:

Die Regierung habe einem wesentlichen Bedürfnisse der Stadt Wien entsprochen, indem sie die noch nicht vollendete Donauregulirung fortsetzt durch die Schiffbarmachung des Wiener Donaukanals und die Möglichkeit, denselben im Winter als Hafen zu benutzen, indem sie ferner die Verbindung der einzelnen Bahnhöfe Wiens ermöglicht und indem sie auch noch Raum gibt, Zwischenlinien in diesen grossen Ring einzubauen. Die Regierung sei dabei von der Ansicht ausgegangen, dass es Aufgabe des Staates sei, hier die Initiative zu ergreifen, jedoch nicht auch für alle Linien mit seinen Mitteln aufzukommen, und deshalb habe die Regierung die Kurienbildung für entsprechend gehalten. Der Berichterstatter verweist auf die bezüglich der Interkalarzinsen zwischen der Regierung und der Gemeinde Wien entstandene Meinungsverschiedenheit und betont, dass sich die Budgetkommission hierbei der Anschauung der Regierung angeschlossen habe. Von weiteren über das Programm hinausgehenden Zugeständnissen musste Umgang genommen werden, um das Zustandekommen des Gesetzes nicht zu verzögern. — Da die Kaiserliche Sanktion dieser Gesetzesvorlage täglich bevorsteht, so wird das grosse Werk bald in Angriff genommen werden können, zumal vorauszusehen ist, dass auch die Gemeindevertretung Wiens in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse ihre Beschlüsse bezüglich ihrer Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung mit den Beschlüssen der beiden Häuser des Reichsrathes, welche die Anschauungen der Regierung in der bekannten Differenzfrage bestätigt haben, in Einklang bringen wird.

Die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore.

Im Nachtrage zum Berichte Nr. 47 S. 490 d. Ztg. lassen wir die betreffenden Erklärungen des Finanzministers hier folgen: Er könne das Abgeordnetenhaus vollkommen darüber beruhigen, dass die ursprünglich geplante Arbeit sich vollständig bewährt hat; die Arbeiten könnten allerdings nicht in dem Maasse beendet werden, als anfangs beabsichtigt war, da insbesondere die Bohrungen im offenen Strome zurückblieben und neue Schiffe angeschafft werden müssen. Dennoch sei begründete Hoffnung vorhanden, dass die Regulirung bis zu dem ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkte fertiggestellt sein werde, da der andere Theil der Arbeiten, wie die Felsensprengungen, sehr günstig fortschreitet. Eine Abänderung des ursprünglichen Planes wird durch die Nothwendigkeit des Baues eines Dammes eintreten, dessen Erforderniss aus der hierfür reservirten Summe gedeckt werden wird. Auch bildet es einen Gegenstand der Erwägung, ob nicht eine derartige Vertiefung des Stromes hergestellt werden soll, dass die Handelsschiffe von der unteren Donau bis ganz nach Orsova hinaufgelangen können. — Der gewesene Budapester Direktor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, Karl v. Hieronymi, gibt Aufklärungen über die technischen Arbeiten und stellt die in der Debatte eingewendeten Behauptungen dahin richtig, dass die Bohrmaschinen in Thätigkeit seien und dass auch bereits eine bedeutende Felsenmenge beseitigt worden sei. So viel sei gewiss, dass die ausserordentliche Schnelligkeit des Wasserganges die Arbeiten sehr erschwere. Was die Zweckmässigkeit der Durchführung der Arbeiten selbst betreffe, so sei es heute zu spät oder aber auch zu früh, ein Urtheil zu fällen. Hieronymi erklärt weiter, „die Erfahrungen und Thatsachen lehren uns, dass wir absolut keinen Grund haben, unser Vorgehen zu bereuen“. Er bittet den Minister, den Plan der Ausweitung und Vertiefung des Kanals genau zu erwägen und den Plan durchführen zu lassen, so lange dies mit geringen Kosten möglich sei. — Minister Wekerle betont, dass nach der Ueberzeugung der technischen Organe es ganz richtig gewesen sei, das Schleusensystem, welches ohnehin 22 Millionen beansprucht hätte, zu umgehen. Die Anwendung von Schleusen könne eventuell auch später erfolgen; dazu sei immer noch Zeit. Hinsichtlich der weiteren Anschaffung von Bohrschiffen, welche die besten Erfolge versprechen, sei seitens der Unternehmung Alles geschehen. Die Bemerkung, welche ein Abgeordneter machte, dass ein Unternehmer uns im Stiche lassen werde, sei um so weniger begründet, als wir in der Diskontobank einer der angesehensten Gesellschaften gegenüberstehen. Uebrigens habe er verfügt, dass von Zeit zu Zeit in einem Fachblatte verlässliche und authentische Berichte erscheinen. Der Bericht wird genehmigt.

Tarifstreit über die Anwendung des direkten oder gebrochenen Verkehrs (Schiedsspruch).

Die Firma Saborsky & Söhne bezog von der Südbahnstation Bodöck aus, über Uj-Szöny-Bruck, in St. Marx 18 Mastochsen, für welche der direkte Wagenladungstarif berechnet wurde, und erhob mit Rücksicht darauf, dass sich die bezügliche Fracht im gebrochenen Verkehre um 20 fl. niedriger gestellt hätte, den Anspruch auf Rückersatz dieses indebite bezahlten Mehrbetrages. In einem ganz analogen Falle hatte das Eisenbahn-Schiedsgericht im vorigen Jahre die Klage im wesentlichen mit der Motivirung abgewiesen, dass, nachdem der Aufgeber über die Art der Beförderung im Frachtbriefe keine besondere Weisung gegeben, die Bahn berechtigt gewesen sei, die Sendung im direkten Verkehre zu befördern und den direkten Frachtsatz einzuheben, um so mehr, als keine gesetzliche Bestimmung vorhanden sei, die dagegen spräche. In der letzten Verhandlung betonte der klägerische Vertreter, dass eine solche gesetzliche Bestimmung allerdings existire, und zwar eine Verordnung des Handelsministeriums aus dem Jahre 1875, welche u. a. normirt: „Spezialtarife für einzelne Transportartikel dürfen unter keinen Umständen höhere Gesammtsätze statuiren, als welche sich aus der Summirung der betreffenden Lokal- und Anschlusstarife ergeben.“ Er berief sich weiter auf die diesbezüglich herrschende Praxis, den „Handelsgebrauch“, darin bestehend, dass die Bahnen den in ähnlichen Fällen von den Frachtaufgebern erhobenen Reklamationen in der Regel Folge gegeben haben. Dem gegenüber vertrat der Sekretär der beklagten Staatseisenbahn-Gesellschaft den Standpunkt, dass die angezogene Verordnung nur die Direktive enthalte, nach welcher bei Erstellung von Tarifen vorzugehen sei, keineswegs aber die Gültigkeit der bestehenden Tarife berühre, übrigens auch keine Gesetzeskraft habe. Das eigentlich maassgebende Moment sei die Lex contractus. Es gehe nicht an, in einen ohne jede Abfertigungsvorschrift ge-

schlossenen Frachtvertrag einen von den Tarifvorschriften abweichenden Willen hineinzutragen, und die Bahn war daher berechtigt, die Sendung im direkten Verkehre abzufertigen. Der behauptete „Handelsgebrauch", bezw. die vielfache Berücksichtigung von Reklamationen seitens der Bahnen sei darum noch kein Rechtstitel für einen Anspruch. — Das Schiedsgericht wies, indem es diese Ausführungen billigte, die Klage ab.

Gemeinschaftliche Direktorenkonferenz am 9. d. Mts. in Zell am See.

Von den zahlreichen Verhandlungsgegenständen sind folgende hervorzuheben:

a) Die Eingabe der Prager Handelskammer an das Handelsministerium, dass die in Juteleinwand verpackten Manufakturwaaren von den Eisenbahnen als nicht mangelhaft verpackt angenommen werden, da auch die Post solche Sendungen annimmt und die Juteleinwand-Verpackung in England sogar für Sendungen nach dem Kontinente gang und gäbe ist. Der Gegenstand wurde einem Komitee zur Prüfung überwiesen.

b) Dasselbe war der Fall bezüglich der Beschwerde mehrerer Viehhändler, betreffend die Differenzen zwischen höher gestellten Verbandtarifen gegenüber billigeren, zusammengestossenen Lokalsätzen.

c) Das Ersuchen der Zuckerindustriellen an das Handelsministerium wegen eines 15 % Frachtnachlasses für die in den Monaten Juni, Juli und August bezogenen Kohlensendungen der Zuckerfabriken.

d) Bestimmungen über die Signirung der Kollis, Abwaage in Unterwegsstationen.

e) Die in der diesjährigen Frühjahrssitzung des Tarifkomitees in 26 Positionen beschlossenen Tarifirungen und Deklassifikationen wurden genehmigt; die wichtigsten derselben enthält Nr. 12 des „Allgemeinen Tarifanzeiger".

Die Frage, ob der General-Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen von den Privatbahnen übernommen werden soll, wurde, da die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie die Staatseisenbahn-Gesellschaft „mit Rücksicht auf die Kostenfrage und die beständige Aenderung der Tarife den Beitritt zum Generaltarife momentan nicht für opportun erachten, überdies auch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen von der weiteren Verfolgung dieses Gegenstandes vorläufig absieht", auf einen späteren geeigneteren Zeitpunkt vertagt.

Schlussstrecke der Budapester elektrischen Eisenbahn.

Am 4. d. Mts. wurde die im Bereiche des Franzenringes in Budapest erbaute Schlussstrecke der vom Westbahnhofe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, früher Bahnhof der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, ausgehenden, über die grosse Ringstrasse nunmehr bis zur Donau führenden Hauptlinie der Budapester Stadtbahnunternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Der Fahrpark der Oesterreichischen Eisenbahnen und der auf Oesterreichischem Gebiete befindlichen Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen, sowie der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft umfasste am Ende des Jahres 1891 insgesammt 3 877 Lokomotiven, 3 154 Tender, 249 Schneepflüge, 8 251 Personen- und 91 499 Lastwagen. Unter den letzteren befanden sich 221 Bierwagen und 736 Reservoirwagen nicht im Eigenthume der Bahn, sondern gehörten fremden Parteien an; ausserdem hatten die Oesterreichischen Staatsbahnen, die Kaschau-Oderberger Bahn, Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Aussig-Teplitzer Bahn und Galizische Carl Ludwigbahn 20 Personenwagen, 200 Plateauwagen, 1 448 gedeckte, 700 offene Lastwagen, 2 637 Kohlenwagen, 102 Hornviehwagen, 200 Schotterwagen und 10 Lowries von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, bezw. von fremden Leihgesellschaften und Eisenbahnunternehmungen geliehen. Der Stand an Fahrbetriebsmitteln bei den Oesterreichischen Eisenbahnen hat sich seit dem Jahre 1890 um 145 Lokomotiven, 109 Tender, 564 Personen- und 4 427 Lastwagen vermehrt. Zu Ende des Jahres 1891 waren in Bestellung: 3 Personenzug-Lokomotiven, 10 Lastzug-Lokomotiven, 62 Personenwagen, 344 Lastwagen, 750 Kohlenwagen und 17 Plateauwagen. Auf das Kilometer Betriebslänge entfallen bei den Oesterreichischen Eisenbahnen 0,25 Lokomotiven, 0,2 Tender, 0,02 Schneepflüge, 0,53 Personenwagen und 5,85 Lastwagen. Am reichsten mit Fahrbetriebsmitteln versehen erscheinen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Buschtêhrader und Aussig-Teplitzer Bahn. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zählt für das Kilometer 0,36 Lokomotiven, 0,31 Tender, 0,6 Personenwagen und 11,5 Lastwagen. Die Buschtêhrader Bahn verfügt über 0,35 Lokomotiven, 0,59 Personen- und 12,51 Lastwagen für das Kilometer. Bei der Aussig-Teplitzer Bahn endlich entfallen auf das Kilometer Betriebslänge 0,75 Lokomotiven, 1,13 Personenwagen und 57,26 Lastwagen; diese letzteren Durchschnittsziffern sind die höchsten bei allen Oesterreichischen Eisenbahnen. Minder günstig sind die Verhältnisse bei den Staatsbahnen; hier entfallen auf das Kilometer 0,19 Lokomotiven, 0,45 Personen- und 3,76 Lastwagen. Die Südbahn ist für das Kilometer mit 0,29 Lokomotiven, 0,74 Personen- und 6,28 Lastwagen, die Staatsbahn mit 0,33 Lokomotiven, 0,57 Personen- und 7,47 Lastwagen dotirt.

Verhütung des Entrollens von Wagen aus Stationen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat diesbezüglich das Verschieben von Wagen mittelst Rollenlassens auf allen von der kurrenten Strecke abzweigenden Ladegeleisen und in allen Ladestellen strengstens verboten. In den Stationen, welche in einem Gefälle von 2 ‰ und darüber liegen, und wo die mit Lokomotiven vorgenommenen Verschiebungen entweder ausschliesslich vom Zugbegleitungspersonal oder von diesem unter Mithilfe des Stationspersonals ausgeführt werden, hat das Rollenlassen der Wagen unbedingt zu unterbleiben. Zum Unterlegen der Wagen sind in 2 (genannten) Strecken versuchsweise, anstatt der Unterlagshölzer, hölzerne Unterlagskeile zu verwenden. Schliesslich ist in allen jenen Stationen, in welchen kein eigenes Verschubpersonal vorhanden ist, die Verschiebung durch das Zugbegleitungspersonal nur unter Leitung und Ueberwachung des Zugführers vorzunehmen, wofür der Zugführer und der Stationsleiter verantwortlich sind.

Petroleummotorenbahn zur internationalen Theater- und Musikausstellung im Wiener Prater.

Die Betriebsfähigkeit der konzessionirten Trambahn mit Petroleummotoren nach dem System Daimler von einem Punkt gegenüber der Station „Praterstern" der Wiener Verbindungsbahn bis zum Westportal der gedachten Ausstellung wurde nunmehr festgestellt. Die Bewilligung der Betriebseröffnung wurde von der Bedingung abhängig gemacht, dass noch Warnungstafeln und Drahteinzäunung fertiggestellt werden. Der Fahrpreis wurde für Erwachsene mit 10 kr. und für Kinder mit 6 kr. für die Person festgesetzt.

Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn am 30. Mai d. J.

Den Geschäftsbericht für das Jahr 1891, von dessen Verlesung Umgang genommen wurde, nahm die Versammlung genehmigend zur Kenntniss. In gleicher Weise wurde der Antrag des Verwaltungsrathes, den am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupon mit 4 fl. einzulösen, zum Beschlusse erhoben.

Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn am 31. Mai d. J.

Die Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1891 Umgang, genehmigte, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, die Geschäftsgebahrung des Jahres 1891, sowie den vorgelegten Rechnungsabschluss. Die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes, wurde einstimmig angenommen. Es wird sonach: 1. der am 1. Juli d. J. fällige Kupon der Stammaktien mit 5 fl. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 17 880 fl. auf neue Rechnung vorgetragen; 2. der Julikupon der Aktien Lit. B mit 11,50 fl. Oe. W., jener der Genussscheine mit 1,50 fl. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 91 252 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Steyrthalbahn am 23. Mai d. J.

Zufolge des genehmigten Rechnungsabschlusses und Geschäftsberichtes für 1891 wurde beschlossen, vom Reingewinn von 34 982,95 fl. zur Vertheilung einer 2 % Dividende auf 12 791 Aktien zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Kupons 25 582 fl. zu verwenden. Der Antrag des Verwaltungsrathes zur Deckung der Mehrausgaben und Preissteigerungen sowie zur Schaffung des statutenmässigen Baureservefonds und für Anschaffung von 3 Stück Postwagen, das Aktienkapital durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die Regierungsbewilligung einzuholen und die betreffende Aenderung der Statuten durchzuführen, wurde einstimmig angenommen.

Generalversammlung der Bukowinaer Lokalbahnen am 31. Mai d. J.

Der Bericht über diese von der Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen betriebenen Linien für 1891 wurde nebst dem Rechnungsabschlusse genehmigt. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes der Linien Czernowitz-Nowosielitza, Hliboka-Berhometh a. S., mit der Abzweigung nach Czudin, Hatna-Kimpolung und Hadikfalva-Radautz wurde beschlossen, den Kupon Nr. 4 der Prioritätsaktien vom 1. Juli d. J. mit 10 fl. und den Kupon Nr. 4 der Stamm-

aktien mit 3 fl. einzulösen, für die Verzinsung und Tilgung der restlichen schwebenden Schuld für die im Jahre 1888 bewirkten Rekonstruktionsarbeiten 44 450,12 fl. zu verwenden und aus dem Rest von 35 622,33 fl. einen Brückenauswechslungs- und Schienenerneuerungsfonds zu bilden. Die Reinerträgnisse der Schleppbahnen Berhometh a. S.-Mezebrody und Wama-Russisch-Moldawitza für 1891 im Betrage von 1 856,40 fl. und 11 318,21 fl. werden zur theilweisen Tilgung der für die Anlage dieser Schleppbahnen bestehenden schwebenden Schuld verwendet.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn am 9. Juni d. J.

Nach Anhörung des Aufsichtsrathsberichtes über die Ergebnisse des Jahres 1891 im allgemeinen und insbesondere auch hinsichtlich der Uebernahme des Betriebes auf der Linie Csácza-Zwardon, des Ausbaues des zweiten Geleises und der Vermehrung der Fahrbetriebsmittel wurde die Bilanz gutgeheissen und die finanzielle Gebahrung wie folgt zur Kenntniss genommen. Es betrugen: die Einnahmen 6 341 521 fl. (+ 231 248 fl.), die Ausgaben 2 955 153 fl. Die Staatsgarantie wurde von der Ungarischen Staatsverwaltung mit 306 968 fl. in Anspruch genommen. Von dieser Garantie kommt der auf der Oesterreichischen Strecke erzielte reine Ueberschuss von 285 390 fl. in Abschlag, so dass die vom Ungarischen Staatsschatze zu leistende Nettogarantie thatsächlich nur 21 713 fl. beträgt. Weiter theilt der Bericht mit, dass die Umwandlung der Prioritäten gänzlich durchgeführt und der dadurch erzielte Gewinn zur Ergänzung der Fahrbetriebsmittel verwendet wurde; endlich, dass die Gesellschaft sämmtliche Vorschüsse der Oesterreichischen Regierung sammt Zinsen zurückgezahlt hat.

Schliesslich ergriff ein Aktionär das Wort, um auf die in den jüngsten Jahren erzielten sehr günstigen Resultate hinzuweisen und der Direktion für ihre erspriessliche Thätigkeit Dank zu sagen. Der vorliegende Bericht liefert ein überaus zufriedenstellendes Bild der Situation der Gesellschaft und es liegen nun solche Resultate vor, dass sich den Aktionären die Aussicht eröffnet, in kürzester Zeit der Staatsgarantie, welche für das Jahr 1891 nur mit dem geringen Betrag von 21 000 fl. figurirt, ganz entrathen zu können, und dies um so mehr, als die ersten 5 Monate des laufenden Jahres neuerliche Avancen aufweisen. Die Nichtinanspruchnahme der Zinsengarantie aber ist im Leben einer Eisenbahn ein überaus wichtiges und seltenes Moment, für dessen Erreichung die Aktionäre der Direktion sowie dem leitenden Direktor Dank und Anerkennung aussprechen. Präsident Falk (Reichstagsabgeordneter und Redakteur des „Pester Lloyd“) dankt für die der Direktion gewordene Anerkennung und versichert, dass die Verwaltung ihr ganzes Können einsetzen werde, um das Unternehmen wenigstens auf der jetzigen Höhe zu erhalten, wenn möglich aber demselben eine noch grössere Prosperität zu sichern.

Generalversammlung der Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Co.) am 30. Mai d. J.

Nach dem für 1891 erstatteten Berichte weisen die Frequenz sowie die Einnahmen der beiden Gesellschaftslinien gegen das Vorjahr keine wesentliche Veränderung auf. Die nördliche Linie zeigte zwar eine 5 % Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, doch ist auch eine bedeutende Steigerung der Ausgaben zu konstatiren. Infolge der erhöhten Ausgaben ist das Erträgniss des abgelaufenen Jahres gegenüber dem Vorjahre nicht unerheblich zurückgeblieben; hierzu trugen auch die anhaltenden Schneefälle in den Wintermonaten und die andauernd ungünstige Witterung in den Sommermonaten bei. Die Betriebseinnahmen betrugen 319 961 fl. und sind um 4 390 fl. gestiegen; die Betriebsausgaben stellten sich auf 233 205 fl., d. i. um 14 147 fl. höher als im Vorjahre. Der Bericht bespricht ausführlich die Wiener Verkehrsanlagen und spricht die Hoffnung aus, dass das Handelsministerium nach erfolgter Sanktionirung des Gesetzes über die Wiener Verkehrsanlagen, bezw. auch nach erfolgter Entscheidung über die kommissionelle Prüfung der vorgelegten Projekte die Konzessionsverhandlungen mit der Gesellschaft einleiten werde. Unbeschadet der in dem Gesetze aufgeführten Begünstigungen könnte die Gesellschaft an die Ausführung der Lokalbahnen nur dann schreiten, wenn seitens aller an den Verkehrsanlagen betheiligten öffentlichen Faktoren an das Unternehmen der Stadtbahn keine Anforderungen gestellt oder demselben Lasten aufgebürdet werden, welche dessen Durchführung von vornherein erschweren oder unmöglich machen. Mit Rücksicht auf die mit so bedeutenden Kosten verbundene bauliche Ausführung der Stadtbahn würde die Uebernahme aller Auslagen, welche mit der Bahnanlage selbst nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, ganz unthunlich erscheinen. Die Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb der Lokalbahnen des Wiener Stadtbahnnetzes an die Dampftramway-Gesellschaft würde in den Verhältnissen des Unternehmens eine wesentliche Aenderung hervorrufen und vor allem auch eine durchgreifende Umgestaltung der südlichen Linie in eine leistungsfähige, auf eigenen Grund und Boden zu führende Lokalbahn bedingen. Dem Berichte ist auch eine Karte der Wiener Stadtbahn beigegeben. Der Reingewinn des abgelaufenen Jahres beziffert sich mit 90 707 fl. Es wird der Kupon der 9 000 Stück Prioritätsaktien mit 9 fl. für die Aktie = 4,5 % eingelöst, 5 803 fl. werden dem Erneuerungsfonds zugewiesen und der Rest von 3 903 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die überaus schwankende Witterung bewirkt, dass wir erst in den nächsten Wochen über das Ergebniss unserer Ernte einige Gewissheit erlangen werden; dieser Zweifel hat die Befriedigung darüber, dass die parlamentarische Berathung der Währungsreform die grössten Schwierigkeiten bereits überwunden hat und der Zeitpunkt für deren Durchführung sich bereits absehen lässt, nicht zum vollen Ausdruck gelangen lassen; dazu kam der peinliche Eindruck über die in Deutschland bezüglich der 3 % Staatsbahn-Prioritäten (176,50) eingeleitete Agitation — was Wunder, dass auch die Transportwerthe von dieser Stimmung stark beeinflusst waren, besonders als die Mindereinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen von 521 104 fl. für Mai d. J. gegen das Vorjahr bekannt wurden. Allerdings sind die Rückgänge nur unbedeutend. Ohne einen bekannten Grund war dies bei Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2922), Carl Ludwigbahn (214,75) und Staatsbahnen (304,50) der Fall. Bei Südbahn (100,50), die im Laufe der Woche wegen ihrer Mehreinnahme von 104 000 fl. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres schon höher notirte, wurde viel realisirt; bei Elbethalbahn (238) war das Gerücht von Einfluss, dass diese Gesellschaft von ihren noch im Portefeuille befindlichen 15 000 Stück eigenen Aktien bald 5 000 Stück auf den Markt bringen wolle; Ungarische Nordostbahn (197) wurde auf das Gerücht stark abgegeben, dass auf der bevorstehenden Generalversammlung die Ungarische Regierung diesen Kurs als Maximum des Einlösungspreises den Aktionären anbieten werde. Etwas Begehr war für Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (245) und für alle Sorten von Lokomotiv- und Wagenunternehmungen, da man auch für sie einen Antheil an den Bestellungen für die Ungarischen Staatsbahnen erhofft.

Aus Italien.

Annahme der Mitteleuropäischen Zonenzeit.

Die Italienische Regierung erklärte nunmehr, nachdem auch die Schweiz beigetreten, ihre prinzipielle Geneigtheit zu alsbaldiger Annahme der Mitteleuropäischen Zonenzeit.

Bahneröffnungen.

I. Mittelmeernetz. In den Monaten Mai und Juni ist von der Mittelmeergesellschaft eine ganze Reihe wichtiger Bahnlinien eröffnet worden, welche wir nachstehend zusammenstellen.

Den Reigen eröffnete 1. die 60 km lange Linie Sparanise-Gaeta, welche am 4. Mai mit folgenden Stationen und Haltestellen (PH) ab Sparanise in Betrieb gesetzt wurde: Maiorisi PH, Carinola, Cascano PH, Sessa Aurunca, Cellole Fasani PH, S. S. Cosma e Damiano Castelforte, Minturno, Formia, Gaeta.

Ueber die Trasse der Linie und die Entfernung der Stationen von Sparanise ab theilen wir folgendes mit: Die Linie zweigt bei Station Sparanise von der Linie Rom-Neapel ab, läuft zunächst 3 km in gerader Linie parallel mit letzterer Linie, wendet sich dann linksseitig nach der Personenhaltestelle Maiorisi, sodann zur Station Carinola (10 km von Sparanise), in deren nächster Nähe der Markt gleichen Namens liegt. Die Linie zieht sich hierauf nach rechts und läuft durch das Thal Rio Fontanello, an dessen Ende die Haltestelle Cascano (14 km) erreicht wird. Durch einen 259 m langen Tunnel tritt sie dann in das Thal des Rio Comarelle, um zur Station Sessa Aurunca (Stadt mit 19 000 Einwohnern in prachtvoller Lage) 18 km von Sparanise in äusserst fruchtbarer Gegend zu gelangen. Von dort läuft die Linie zur Haltestelle Cellole Fasani (26 km) und weiter, nach rechts sich wendend, zur Station S. S. Cosma e Damiano Castelforte (33 km). Weiter längs der Provinzialstrasse von Castelforte sich hinziehend und dieselbe schneidend gelangt sie zu der kleinen Stadt Minturno (40 km) am Flusse Garigliano. Es folgt dann Station Formia (51 km), welcher Ort mittelst 2 Tunnels (deren erster 325 m, der zweite 215 m lang ist) unterfahren wird. Nach links sich wendend durchschneidet die Linie das Thal Pontone und die Provinzialstrasse nach Terracina, worauf sie zwischen dem Monte Rotondo und dem Colle S. Agata sich hinziehend und noch einen 237 m langen Tunnel durchschneidend zu ihrem Endpunkt, zur Stadt Gaeta (60 km von Sparanise) gelangt, einer strategisch wichtigen Stadt mit grossem Hafen.

Die Haltestellen Cellole Fasani und Cascano sind für den öffentlichen Verkehr von Personen, Gepäck, Hunden und von Eilgut mit nicht mehr als 50 kg Gewicht das Stück eröffnet, die Haltestelle Maiorisi nur für Personenverkehr.

2. Die 79 km lange, nicht minder wichtige Linie Velletri-Terracina wurde, wie beabsichtigt, am 18. Mai d. J. eröffnet. Stationen ab Velletri (42 km), deren Entfernung von Rom in ( ) angegeben ist: 1. Giulianello-Roccamassima (52 km), 2. Cori (58 km), 3. Cisterna (60 km), 4. Ninfa PH (69 km), 5. Sermoneta-Norma-Bassiano (72 km), 6. Sezze Romano (83 km), 7. Piperno (97 km), 8. Sonnino (103 km), 9. Frasso PH (110 km) und 10. Terracina (121 km).

Der Bau dieser Linie wurde bereits im Jahre 1879 geplant und nur in Veranlassung des Bauprojektes der direktesten Linie Rom-Neapel hinausgeschoben. Als im Jahre 1888 diese Frage gelöst worden war, wurde alsbald auch der Bau der Linie Velletri-Terracina in Angriff genommen und pünktlich innerhalb 3 Jahren zu Ende geführt.

Die Linie hat den Zweck, Rom mit Terracina zu verbinden und eine ganze Reihe zwischenliegender wichtiger Orte an das Italienische Bahnnetz anzuschliessen. Die Linie geht von der 42 km südlich von Rom an der Eisenbahn Rom-Neapel gelegenen Station Velletri aus, zieht sich rechts gegen die Ortschaft Giulianello, von wo sie dem wellenförmigen Terrain folgend die vorstehend unter 2.—7. genannten Orte berührt, um dann nach Terracina zu gelangen. Von Velletri bis Sermoneta steigt die Bahn fortwährend; von hier aus hält sie sich mit Ausnahme einer geringen Steigung bei Piperno auf dem Niveau der ausgedehnten zwischen der Lepinischen Bergkette und dem Meere gelegenen Ebene. Von Brücken sind zu erwähnen die über der Rio Pisari und jene über den Amasenofluss.

Von den an der Bahn gelegenen Ortschaften sind mehrere historisch interessant, so das 300 m über dem Meere gelegene uralte Cori, Norma mit seinen cyclopischen Mauern, Sermoneta und Terracina. Sämmtliche Orte sind auf Anhöhen des Lepinischen Gebirges gelegen und werden als Zufluchtsorte gegen die in den Pontinischen Sümpfen herrschende Malaria benutzt. Unvergleichlich schön ist die Lage des auch durch viele erhaltene Alterthümer interessanten Terracina, welches, an die Berge angeschmiegt, den Blick auf das Meer bietet.

Die Bahnhöfe Giulanello, Roccamassima und Cisterna sind für Personen, Gepäck, Hunde, Eilgut nicht über 50 kg das Stück, der Bahnhof von Frasso ebenso mit Ausschluss des Frachtgutes in Wagenladungen und Ninfa nur als Personenhaltestelle eröffnet.

3. Die am 27. (statt am 18.) Mai d. J. eröffnete 54 km lange Eisenbahnlinie Rom-Palestrina-Segni stellt eine direktere und leichtere Eisenbahnverbindung zwischen Rom und Neapel her und ist deshalb ebenso sehr für den Verkehr, als in militärischer Beziehung wichtig, indem sie die wegen der vielen Kurven zwischen Rom und Velletri für den Betrieb schwierige Strecke Rom-Velletri-Segni ersetzt. Die neue Linie trennt sich bereits in Kilometer 6 von der alten Linie Rom-Neapel und erreicht mit leichter Steigung Ciampino (14 km von Rom), läuft am Fusse des Hügels, auf welchem Frascati liegt, entlang, sodann am Monteporzio Catone vorüber, nähert sich Colonna (Station Monte Compatri-Colonna 26 km von Rom) und erreicht nach Durchkreuzung der Strasse von Prenestina (Station Zagarolo 35 km) ihren Höhepunkt in Palestrina (37 km), um schliesslich nach Durchschneidung der Orte Labico PH (43 km) und Valmontone (46 km) die Station Segni der Linie Rom-Neapel zu erreichen. Die Bahn ist als Bahnlinie erster Klasse gebaut, doppelgeleisig, und hat einen Minimal-Kurvenradius von 1000 m. Die Maximalsteigung beträgt 10 ‰. Im Vergleich zur Linie über Velletri ist sie um 12 km kürzer und durchzieht die schönstgelegene Landschaft.

4. Am 16. Mai d. J. wurde die nur 14 km lange, aber grosse Bauschwierigkeiten bietende Strecke Casalbuono-Lagonegro der Linie Sicignano-Castrocucco ohne Zwischenstationen eröffnet. Die Linie entwickelt sich im Thale des Calore, übersetzt denselben bei Kilometer 0,258, zieht sich dann durch den Vallone Secco, um dann in Kilometer 7,600 den Fluss Noce zu übersetzen, längs dessen Ufer sie bis zur Endstation Lagonegro läuft. Auf der Linie befinden sich die Tunnels: Tempa del Tasso 288 m, Vallone Secco 253 m, Pertusata 1027 m, Carcumi 981 m, Foraporta 735 m, Zango 607 m, Voriello 246 m, Maiorana 666 m, Tempone Rosso 480 m lang.

5. Früher als in Aussicht stand, nämlich am 1. Juni d. J. ist die 35 km lange Linie Cuneo-Saluzzo dem Betriebe übergeben worden. Stationen und Haltestellen und deren Entfernung ab Cuneo (Station der Linie Torino-Cuneo): S. Benigno al Grana (8 km), Tarantasca PH (10 km), Busca (16 km), Villafaletto (21 km), Costigliole Saluzzo (25 km), Verzuolo (28 km), Manta PH (30 km) und Saluzzo (Station der Zweigbahn Savigliano-Saluzzo) (35 km).

Die neue Linie zweigt sich 600 m hinter dem alten Turiner Bahnhof Cuneo ab, erreicht eine höchste Neigung von 1,5 % und hat wenige auch nicht scharfe Krümmungen. Von den Bahnhöfen haben Busca, Villafalleto, Costigliole Saluzzo und Verzuolo vollen Verkehr, der von S. Benigno al Grana Verkehr für Personen, Gepäck, Hunde, Eisenbahnpackete und für Eilgut bis zu 50 kg das Stück, und die beiden Haltestellen Tarantasca und Manta sind nur für Personen, Gepäck, Hunde und Eisenbahnpäckereien eingerichtet.

Mit den vier vorbezeichneten Strecken hat die Verwaltung des Mittelmeernetzes ihrem aufgestellten Eröffnungsplan für das laufende Jahr Genüge geleistet und im ganzen 248 km neuer Bahnlinien eröffnet. Hiervon gehören 50 km der I. Betriebsdirektion (nördlich von Rom) und 198 km der II. (südlich von Rom) zu.

II. Adriatisches Netz. Von der Linie Lecco-Colico ist die 26 km lange Theilstrecke Lecco-Bellano am 15. d. Mts. eröffnet worden. Stationen mit Entfernung ab Lecco: Abbadia PH (8 km), Mandello (10 km), Olcio PH (13 km), Lierna (15 km), Fiumelatte PH (19 km), Varenna (22 km) und Bellano (26 km).

Auf der Linie befindet sich der 1220 m lange Tunnel des Sasso di Marcate, welcher am 26. Juni 1891 durchgeschlagen wurde. — Erhebliche Schwierigkeiten bietet die noch im Bau befindliche anschliessende 14 km lange Strecke Bellano-Colico, von welcher nur 4,2 km waagerecht laufen, und ausser 4 Brückenbauten 8 Tunnels von zusammen 5,6 km Länge besitzt. Diese Schlussstrecke soll am 1. Juli d. J. eröffnet werden.

III. Sicilianische Eisenbahnen. Die 9 km lange Theilstrecke Oliveri-Patti der Linie Messina-Patti-Cerda ist am 25. Mai eröffnet worden.

Bei der anfangs Mai bewirkten landespolizeilichen Abnahme wurde übrigens die Genehmigung zur Betriebseröffnung nur bezüglich der Beförderung von Personen, Gepäck und Eilgut von nicht über 50 kg das Stück ertheilt, der Güterverkehr dagegen bis zur Vollendung der Zufuhrstrasse zum Bahnhof Patti ausgesetzt.

Sekundärbahnen in Sicilien.

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft waren am 1. Dezember 1891 insgesammt 356 km eröffnet, welche für das Kilometer zu 9450 L. Subvention berechtigt waren (zusammen 3360976 L. Subvention). Der Reingewinn des Jahres 1891 beträgt 991659 L., wovon die Aktien eine Dividende von 16,75 L. und die Genussscheine je 4,25 L. erhalten; dem Reservefonds werden 49510 L. und der Extrareserve 22056 L. zugewiesen. Für den 1. April 1893 steht die Eröffnung weiterer 156 km neuer Linien in Aussicht, wodurch die Erhöhung der Subvention auf 9950 L. für das Kilometer gesichert ist.

Der Rest des Netzes wird rasch vollendet werden, da der Bau bereits weit vorgeschritten ist und die Unternehmer, welche die Arbeit in Akkord abgeschlossen haben, grosses Interesse daran haben, keine Zeit zu verlieren. Nach Vollendung sämmtlicher Linien*) wird das Netz der Gesellschaft eine Ausdehnung von 597 km haben, welche zu einer Subvention von 9950 L. für das Kilometer = 5940000 L. berechtigen. Sobald die Gesellschaft aber soweit gekommen ist, muss sie den Bau der noch herzustellenden 241 km bezahlen. Laut Vertrag mit den Unternehmern erhalten dieselben für das Kilometer 140000 L., so dass für 241 km 33,70 Millionen Lire und zuzüglich der nicht vorauszusehenden Ausgaben 35 Millionen aufzubringen sind. Hierauf hat die Gesellschaft den Unternehmern 5,5 Millionen Lire vorgeschossen; einen gleichen Betrag besitzt sie auch noch in Reports und Bankguthaben, während restliche 24 Millionen Lire durch Ausgabe neuer Obligationen aufzubringen sind.

Verantwortlichkeit der Eisenbahngesellschaften bei Zugverspätungen.

Wegen Verspätung eines Zuges, welcher am 13. November 1890 von Neapel nach Rom 70 Minuten zu spät eintraf, wurde von der städtischen Präfektur in Rom und vom Tribunal daselbst der Generaldirektor der Mittelmeerbahn Commendatore Massa persönlich zu einer Geldstrafe von 1000 Lire, eventuell zu entsprechender Gefängnissstrafe verurtheilt. Auf erhobenen Rekurs hob der Kassationshof in Rom die Urtheile der beiden vorigen Instanzen auf unter Angabe des Entscheidungsgrundes, dass, wenn die vom Gesetze ausgesprochene Strafbarkeit der Zugverspätungen einen strafrechtlichen Charakter habe, nur die thatsächlich schuldtragenden Eisenbahnbeamten der betreffenden Bahn der strafrechtlichen Verfolgung unterliegen würden, nicht aber die Gesellschaft selbst und für sie der Direktor, welche für Zugverspätungen nur im Civilrechtswege verantwortlich gemacht werden könne. — Man sollte glauben, dass diese Entscheidung eine ganz selbstverständliche sei — dieselbe hat aber erst vielfachen bezüglichen Meinungsver-

*) Zu vollenden sind noch aus der zweiten Bauperiode nur Iglesias-Montoponi etwa 6 km, und alle Linien der dritten Periode, etwa 235 km.

schiedenheiten der Juristen und der Gerichtsbehörden ein Ende gemacht.

Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für das Jahr 1891.

Orléansbahn.

Von den durch Vertrag vom 28. Juni 1893 konzessionirten Linien sind die Strecken Châtellerault - Tournon-Saint Martin, Aurillac - Saint Denis lès Martel, Brive - Cahors, Charroux-Lussac les Châteaux und Mauriac-Miécaze (zusammen 285 km), die mit Ausnahme von Brive - Cahors sämmtlich eingeleisig sind, im Jahre 1891 dem Betriebe übergeben worden; ausserdem wurde auf der Strecke Cahors-Montauban das auf Staatskosten hergestellte zweite Geleise eröffnet. Im ganzen waren Ende 1891 von den 1883 konzessionirten Linien 1 301 km im Betriebe. Der Umbau der Linie Paris - Limours ist 1891 vollendet und das Vollspurgeleis am 22. Mai d. J. in Betrieb genommen. Die Arbeiten an der Zweigbahn Bourg la Reine-Sceaux werden kräftig gefördert und zu Ende dieses Jahres vollendet sein. Der endgültige Entwurf für die Verlängerung der Sceauxlinie in Paris bis zum Luxemburg ist durch Ministerialerlass vom 14. Januar d. J. genehmigt. Abgesehen von der dem Hauptnetz einzuverleibenden Strecke Largnac-Vendes (5 km) umfassen die Neubaulinien: a) 15 Linien von zusammen 765 km, die endgültig konzessionirt und bei denen die Bauarbeiten bereits auf 413 km in Angriff genommen sind; b) die Linie Laqueille - Mont Dore (15 km), die nur vorläufig konzessionirt, deren Gemeinnützigkeitserklärung und endgültige Konzession aber von der Abgeordnetenkammer bereits genehmigt ist; c) verschiedene noch zu benennende Linien, die gleichfalls den Gegenstand eines der Kammer unterbreiteten Vertrages bilden und über die deren Eisenbahnausschuss noch nicht berichtet hat.

An Anlagekapital waren zu Ende des Berichtsjahres 1 997 100 416,19 Frcs. beschafft; davon waren verwendet auf die alten Linien 1 333 457 215,32 Frcs., auf die vom Staate infolge des Vertrages vom 28. Juni 1883 überwiesenen und auf die Neubaulinien 388 381 923,13 Frcs. und auf Betriebsmittel 237 066 577,25 Frcs., also im ganzen 1 958 905 715,70 Frcs. Da ausserdem die verschiedenen Rechnungen einen Schuldüberschuss in Höhe von 5 836 989,75 Frcs. aufweisen, so sind an Anlagekapital nur noch 32 357 710,74 Frcs. verfügbar.

Die auf Baurechnung betriebenen Linien ergaben 1891 eine Einnahme von 6 473 231,73 Frcs., eine Ausgabe von 5 512 405,59 Frcs. und demnach einen Ueberschuss von 960 826,14 Francs. Dieser Betrag reicht aber bei weitem nicht zur Verzinsung und Tilgung des auf diese Linien verwendeten Anlagekapitals aus und so werden die wirklichen Anlagekosten immerhin noch ganz bedeutend durch die Jahre lang auflaufenden Bauzinsen angeschwellt. Die Gesellschaft hat sich daher dem Verlangen der Regierung anbequemt und einen (z. Zt. der Kammer unterbreiteten) Vertrag wegen Uebertragung der Betriebsergebnisse dieser Linien auf die allgemeine Betriebsrechnung abgeschlossen.

Nach dem Vertrage vom 28. Juni 1883 ist am 31. Dezember 1891 der 5jährige Zeitraum abgelaufen, während dessen die Betriebsergebnisse der zwischen dem Staate und der Orléansbahn ausgetauschten Linien der Berechnung der endgültigen Abfindungssumme zu Grunde gelegt werden. Im Jahre 1891 wurde auf den vom Staate der Gesellschaft überwiesenen Linien ein Reinertrag von 237 450,62 Frcs. erzielt, während der Reinertrag der seitens der Gesellschaft dem Staate überlassenen Linien nicht niedriger als im Jahre 1892, nämlich 2 870 597,08 Francs sein darf; der Staat hat demnach für 1891 eine Summe von 2 633 146,46 Frcs. zuzuzahlen.

Auf dem von der Gesellschaft für die allgemeine Betriebsrechnung verwalteten Netze, dessen Betriebslänge wie im Vorjahre 5 106 km beträgt, wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 49 604 975,51 Frcs., Gepäck- und Hundeverkehr 1 853 620,65 Frcs., Geld-, Lebensmittel- und Postgepäckverkehr 12 673 467,97 Frcs., Fahrzeug- und Pferdeverkehr (Eilbeförderung) 740 597,01 Frcs., aus dem Frachtgutverkehr 93 193 026,07 Francs, Fahrzeugverkehr (Frachtgut) 174 414 Frcs., Pferdeverkehr (Frachtgut) 608 536 Frcs., Viehverkehr 5 635 200 Frcs., aus Lagergeldern 386 505,38 Frcs., aus verschiedenen Quellen des Frachtgutverkehrs 1 437 616,96 Frcs., an Ertrag der liegenden Gründe 612 523,55 Frcs., aus dem Bestätterungsdienst und ähnlichen Einrichtungen 233 770,51 Frcs., von den Pariser Gürtelbahnen 568 541,04 Frcs., an Zinsen 367 566,59 Frcs., endlich auf Rechnung abgeschlossener Betriebsjahre 326 582,52 Frcs. und demnach im ganzen 167 279 861,68 Frcs.

Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 8 498 138,27 Frcs., für die Betriebsverwaltung 24 678 578,68 Frcs., für die Zugförderung und den Werkstättendienst 28 631 177,28 Francs, für die Bahnerhaltung und -Bewachung 20 992 297,05 Francs, für Rechnung abgeschlossener Betriebsjahre 564 884,13 Francs, also im ganzen 83 365 075,41 Frcs. Wenn man die nicht zum Betriebe gehörigen Einnahmen und Ausgaben unberücksichtigt lässt, so ergibt sich ein Ausgabenverhältniss von 49,60 % der Einnahmen gegen 49,20 % im Vorjahre.

An Betriebsüberschuss verbleiben 83 914 786,27 Frcs., dazu kommen die vom Staate für die ausgetauschten Linien zu zahlende Entschädigung mit 2 633 146,46 Frcs., die Ueberschüsse der Brandrücklagen über die vorgesehene Höchstgrenze mit 779 165 Frcs. und der vom Staate auf Grund der Zinsengewähr zu zahlende Zuschuss mit 8 952 822,67 Frcs. Von dem so erhaltenen Gesammtbetrage von 96 279 920,40 Frcs. verzehren die verschiedenen Lasten 62 040 760,40 Frcs., so dass 34 239 160 Frcs. zur Verfügung der Antheilhaber bleiben. Diesem Betrage werden indessen 1 500 000 Frcs. aus den Erträgen und Rücklagen der liegenden Gründe hinzugefügt, so dass 35 739 160 Frcs. zur Vertheilung stehen. Davon dienen 639 160 Frcs. zur Tilgung der Antheilscheine und 35 100 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von 58,50 Frcs. (einschl. der Zinsen) auf den Antheilschein.

Am 3. Juni 1891 starb der Präsident des Verwaltungsrathes Lacroix - Saint Pierre, der als einer der Gründer der Eisenbahngesellschaft Tours - Nantes im Jahre 1846, seit der Verschmelzung von 1852 ständig dem Verwaltungsrath der Orléansbahn angehörte und im Januar 1890 als Nachfolger von Andral zum Präsidenten gewählt wurde. An seiner Statt hat der Verwaltungsrath einstimmig den durch die Hauptversammlung von 1891 in den Verwaltungsrath berufenen Baron de Courcel zum Präsidenten gewählt.

Aus Russland.

Ministerialerlass, betreffend Beschaffung von Reserveschienen.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat den Eisenbahnverwaltungen mittelst Cirkularvorschrift d. d. 8. Mai d. J. den Auftrag zugehen lassen, die Reservebestände an Schienen derart zu beschaffen, dass auf der Bahn selbst mindenstens zwei Schienen auf die Werst deponirt werden, damit für den Fall eines Schienenbruches, oder bei Unglücksfällen dieselben jederzeit leicht zu erreichen sind.

Ferner müssen in dem Materialdepot jeder Bahn, welche eingeleisig und bis 300 Werst lang ist, mindestens 1 Werst Schienen, bei einer Länge von 300—600 Werst mindestens 2 Werst Schienen und bei einer Länge von über 600 Werst mindestens 3 Werst Schienen nebst den zugehörigen Schienen-Befestigungsgegenständen als Reservebestand vorhanden sein. Sollte dieses Quantum auf der einen oder anderen Bahn nicht zur Disposition stehen, so sind die Bestände sofort zu kompletiren, ebenso sofort die Vertheilung der Schienen auf den Linien vorzunehmen, so dass auf jeder Werst thatsächlich 2 Schienen aufbewahrt, bezw. zur Disposition gehalten werden.

Ministerialbefehl, betreffend die Beschäftigung der Beamten.

In einem Befehl des Ministers der Verkehrsanstalten d. d. 19. Mai d. J. theilt derselbe den Eisenbahnverwaltungen mit, dass zu seiner Kenntniss gelangt sei, dass Eisenbahnbeamten sich neben ihrer amtlichen Stellung auch bei anderen Gesellschaften und Unternehmungen beschäftigen, was ihnen viel Arbeit und Anstrengung verursacht und sie infolge dessen von der Erfüllung ihrer nächsten Pflichten abgelenkt werden. Im Interesse des Eisenbahndienstes hält nun der Minister eine eingehende und sorgsame Prüfung der hierdurch geschaffenen Beziehungen für nothwendig und trägt demgemäss den Verwaltungen auf, diejenigen Beamten, welche sich in einer solchen Lage befinden und welche in ihrem Eisenbahnamte durch den Minister bestätigt worden sind, namhaft zu machen.

Für die Zukunft sei aber den vorbezeichneten Beamten einzuschärfen, vor Uebernahme einer solchen Nebenbeschäftigung zunächst durch ihre Vorgesetzten die Genehmigung des Ministers einzuholen, ohne welche keiner jener Beamten eine Nebenbeschäftigung übernehmen dürfe.

Rundreiseverkehr.

Seit dem vorigen Sommer sind auch in Russland nach ausländischem Muster von den Eisenbahnen Rundreisebillets eingeführt, aber da die Lösung solcher Billets nur in St. Petersburg und Moskau möglich, die Zahl der Routen eine recht beschränkte war (36) und zudem wenig geschah, um das Publikum mit der Neuerung bekannt zu machen, so wurden im ganzen nur 346 solcher Rundreisebillets gelöst. In diesem Jahre nun sind 130 Reiserouten ausgearbeitet worden und die Billets zu diesen Touren werden in den 11 grössten Städten Russlands erhältlich sein. Rundreisebillets für Touren bis 1 000 Werst haben auf 1 Monat Gültigkeit, für Touren von mehr als 2 000 Werst auf 2 Monate. Die Rundresebillets werden ausserdem, abweichend vom früher beobachteten Usus, das ganze Jahr über ausge-

geben werden. Die Ermässigung, die solche Rundreisebillets geniessen, beträgt bis 40 % je nach der Länge der Route, die der Reisende wählt. Die Vergrösserung der Anzahl der Reiserouten, namentlich aber auch die Ausdehnung der Gültigkeit dieser Rundreisebillets auf das ganze Jahr sind so wesentliche Fortschritte, dass wohl auch die Zahl derjenigen, die sich diese Bequemlichkeit des modernen Verkehrswesens zu Nutzen machen werden, stetig zunehmen wird.

Beschleunigte Eisenbahnbauten.

Zur Zeit wird im Gebiet der Rjäsan-Uralskbahn mit grossem Eifer gearbeitet, an 3 Stellen hat man gleichzeitig begonnen die Herstellung der Zufuhrbahnen in Angriff zu nehmen. Ebenso wird mit grosser Energie daran gearbeitet, die Linie Tambow-Kamyschin noch in diesem Herbst bis Balaschew fertig zu stellen und zum Winter den Verkehr auf diesem Distrikt zu eröffnen. Das Arbeiterpersonal ist infolge dessen sehr verstärkt worden, für die Verpflegung desselben dabei jedoch nicht in genügender Weise Sorge getragen. So hat z. B. die ärztliche Inspektion festgestellt, dass sich die Arbeiterbaracken in einem wenig befriedigenden Zustande befinden und dass ein Theil des für die Arbeiter bestimmten Salzfleisches zum Konsum untauglich ist.

Gleichermaassen ist man jenseits der Wolga, d. h. auf der Asiatischen Seite, mit allen Kräften daran, den Bau zu fördern, so dass in diesem Theile Russlands eine rege Bauthätigkeit herrscht. Im allgemeinen lässt sich augenblicklich die Bemerkung machen, dass die Bauthätigkeit recht lebhafte Impulse bekommen hat theils durch die traurigen Erfahrungen, welche man bei der beabsichtigten Beförderung von Getreide aus den reichen Beständen des Südens in die Nothstandsgebiete gemacht hat, theils durch die Hoffnung, dass der neue Minister der Verkehrsanstalten leichter die Zustimmung des Finanzministers erlangen wird, als dies seinem Vorgänger glückte. Hierher gehört auch die Nachricht, dass die Ssaratower Gouvernementslandschaft darum nachsucht, dass sobald als nur irgend möglich die Eisenbahnlinien Pensa-Charkow-Losowaja und Zarizyn-Tichorezk (Station der Wladikawkaser Bahn) gebaut würden. Aus der Richtung dieser beiden Linien sieht man das Bestreben, den Süden bequemer erreichbar zu machen.

Bahnprojekt Semetschin-Wernadowka.

Es wird der Bau einer breitspurigen Zufuhrbahn vom Dorfe Semetschin nach Wernadowka, Station der Ssysran-Wjasmaer Eisenbahn, geplant. Die Gesammtlänge der Zufuhrbahn wird an 30 Werst betragen. Die Baukosten sind einschl. Schienen und Befestigungen auf 380 000 R. veranschlagt und sollen aus dem Kredit von 440 000 R. dieses Jahres, der dem Wegekommunikations-Ministerium zum Bau von Zufuhr- und Nahrungswegen zu den Kronsbahnen angewiesen ist, gedeckt werden. Mit dem Bau soll sofort nach Genehmigung des erforderlichen Kredits begonnen und derselbe im Laufe eines Jahres beendet werden.

Salzgewinnung und Salztransport.

Unter den mineralischen Schätzen Russlands, die nicht nur für die Ernährung des Volkes, sondern auch als Transportgegenstand für die Eisenbahnen Russlands eine sehr wichtige Rolle spielen, darf das Salz in erster Reihe genannt werden. Und in der That sind die Quantitäten, die gewonnen werden und zur Beförderung gelangen, recht namhafte. Da finden wir, dass seit Aufhebung der Accise von Kochsalz, d. h. vom Jahre 1880 an, sich die Salzgewinnung in Russland rasch entwickelt hat, was durch nachfolgende Tabelle veranschaulicht wird:

	Steinsalz	aus Salzseen gewonnenes Salz	ausgekochtes Salz	insgesammt
	Pud	Pud	Pud	Pud
1880	2 875 356	29 463 980	15 232 580	47 571 916
1881	4 200 750	29 713 296	16 820 300	50 734 346
1882	5 538 911	79 059 270	17 171 424	101 769 605
1883	7 301 846	44 173 046	17 997 356	69 472 248
1884	9 613 514	32 724 750	20 163 047	62 501 311
1885	11 154 950	36 078 343	21 947 132	69 180 425
1886	14 045 856	38 289 486	10 730 739	73 066 081
1887	15 950 794	37 148 322	17 517 047	70 616 163
1888	13 978 607	33 646 162	20 326 317	67 951 086
1889	14 704 934	47 678 606	22 738 660	86 122 200
1890	13 216 017	47 067 221	24 113 021	84 416 259
1891	13 732 845	41 951 938	23 939 145	79 623 928

Das Steinsalz wird in den Gouvernements Jekaterinosslaw, Orenburg, Eriwan und im Gebiete Kars gewonnen. Aus Salzseen gewonnenes Salz liefern vornehmlich die Gouvernements Taurien und Astrachan; in ersterem wurden im Jahre 1891 23 455 030 Pud und in letzterem 16 976 000 Pud Salz gewonnen. Von den einzelnen Seen zeichnet sich der Baskuntschaksee im Gouvernement Astrachan durch die grösste Ertragsfähigkeit aus; im Jahre 1889 wurden aus diesem See 13 756 247 Pud Salz gewonnen. Die Tschongarsalinen im Gouvernement Taurien ergaben in demselben Jahre 2 970 000 Pud Salz. Ausgekochtes Salz wurde vornehmlich im Gouvernement Perm gewonnen, wo im Jahre 1889 auf 14 Fabriken 16 511 015 Pud ausgekocht wurden und im Jahre 1891 17 801 792 Pud. Auf 20 Salzsiedereien des Gouvernements Charkow sind im Jahre 1889 3 265 000 Pud und in Bachmut 1 986 484 Pud Salz ausgekocht worden.

Da nun die Leistungsfähigkeit der Russischen Salzläger sehr viel höher steht, als die vorstehende Tabelle angibt, so darf erwartet werden, dass, sobald ein Export ermöglicht werden kann, die Produktion wesentlich steigen und dann den Eisenbahnen auch entsprechend grössere Transportquantitäten zugehen werden.

Aus Nordamerika.

Blocksignale auf der Long Island Bahn.

Zwischen Long Island City und Jamaica sind auf der daselbst befindlichen 16 km langen, zweigeleisigen Strecke der Long Island Bahn seit Anfang dieses Jahres 11 neueingerichtete Signalstationen, die in Thürmen untergebracht sind, in Betrieb. Die Stationen sind ungefähr 1,5 km von einander entfernt, 4 von ihnen sind mit Weichenverriegelungswerken versehen. Die genannte Strecke weist einen sehr lebhaften Verkehr auf, da über dieselbe die von verschiedenen Seiten nach dem Endbahnhof führenden Zweigstrecken laufen. Ausserdem finden sich auf ihr zahlreiche Strassenkreuzungen, deren Schranken gleichfalls von den Signalthürmen aus gezogen werden. Die Meldung der Züge erfolgt durch Läutewerke; Morsetelegraphen sind nicht in Anwendung. Sobald ein Fahrsignal gegeben werden soll, wird das Flügelsignal gezogen und grüne Farbe gezeigt. Das angewendete System ist ein Zeitintervallsystem. Nach Passiren des Zuges wird das System auf Halt gestellt und rothe Farbe gezeigt. Dieses Signal bleibt auf verkehrsreichen Strecken 3 Minuten bestehen, worauf 5 Minuten lang wieder Fahrtsignal gegeben wird. Diese Regel wird auch von jedem Flaggenmann, Brückenwärter und den übrigen an der Strecke aufgestellten Beamten befolgt. Zur Bemessung der Zeit dienen verschiedene Sanduhren, die 3, 5 und 10 Minuten laufen. Die Uhren sind durch verschiedenfarbige Gläser gekennzeichnet.

Verkehr auf der Newyork und Harlem Bahn (Newyorker Stadtbahn).

Nach dem Jahresbericht des Generalmanager Platt der Harlem Linie betrug die Anzahl der im Jahre 1891 täglich den Tunnel der vierten Avenue passirenden Züge durchschnittlich (einschl. Sonntage) 411. Die grösste Zahl der an einem Tage gefahrenen Züge bezifferte sich auf 532 oder 2 362 Wagen. Gegen das Jahr 1890 wurden durchschnittlich täglich 59 Züge mehr gefahren. Bei der Station Mott Haven an der 138. Strasse hielten täglich infolge Geöffnetseins der Drehbrücke über den Harlem River durchschnittlich 65 Züge in jeder Richtung und es wurde hierdurch der Verkehr auf der Linie durchschnittlich 3 Stunden täglich gesperrt. Die genannte Drehbrücke wurde im Jahre 11 438 Mal oder durchschnittlich 31 Mal täglich geöffnet.

Geschichtliche Fahrkarten-Ausstellung.

Mr. Geo. de Haven, General Passenger Agent der Chicago & West Michigan Bahn, bereitet für die nächstjährige Weltausstellung eine geschichtliche Sammlung von Fahrkarten aller Länder vor, und ersucht die Besitzer von alten, seltenen und eigenartigen Fahrkarten, diese ihm für die Zeit der Ausstellung zu überlassen. Die Karten gelangen in besonders hierzu eingerichteten Glaskästen zur Ausstellung. Die Adresse des genannten Herrn ist Mr. de Haven, Grand Rapids, Michigan, Vereinigte Staaten.

Chicago, Burlington & Quincybahn.

Bis Ende März d. J. betrugen die in diesem Jahre erzielten Reineinnahmen 770 707 D., was ungefähr 1 % Dividende auf die Aktie entspricht. Die Roheinnahmen stellten sich in diesem Zeitraum auf 9 329 940 D. gegen 7 057 013 D. im Vorjahre; die Reineinnahmen sind gegen das Vorjahr um das Dreifache gestiegen.

Eisenbahnunfälle im Januar, Februar und März d. J.

Aus den genauen Aufzeichnungen, welche allmonatlich von der „Railr. Gaz." über die Eisenbahnunfälle in den Ver-

einigten Staaten gebracht werden, bringen wir im nachfolgenden einen kurzen Auszug:

Hiernach betrug die Zahl der in vorgenannter Zeit vorgekommenen Eisenbahnunfälle im Januar 249, im Februar 212 und im März 194 im ganzen also 655. Die Ursachen dieser Unfälle waren zurückzuführen

auf Beschädigungen der Bahn in	78	Fällen	oder	12 %
„ Schäden der Betriebsmittel „	104	„	„	16 „
„ Nachlässigkeit beim Betrieb „	172	„	„	26 „
„ unvorhergesehene Hindernisse in	57	„	„	9 „
nicht festgestellt	244	„	„	37 „
zusammen	655	Fälle	oder	100 %

Von diesen Unfällen stellen sich 280 als Zusammenstösse, 339 als Entgleisungen dar; 36 Fälle äusserten sich anders. Es mag hierbei bemerkt werden, dass nur solche Unfälle aufgezeichnet sind, bei denen Personen getödtet oder verletzt wurden. Von den Unfällen wurden betroffen 256 Personen- und 661 Güterzüge, und es wurden

bei den Zusammenstössen
getödtet 64 Beamte, 5 Reisende, 6 andere Personen,
verletzt 133 „ 57 „ 11 „ „
bei den Entgleisungen
getödtet 50 Beamte, 6 Reisende, 6 andere Personen,
verletzt 117 „ 218 „ 7 „ „
bei anderen Unfällen
getödtet 6 Beamte, — Reisende, 2 andere Personen
verletzt 9 „ 7 „ — „ „

Hiernach wurden insgesammt 145 Personen getödtet und 559 Personen verletzt. Auf einen Tag entfielen mithin durchschnittlich 1,6 Tödtungen und 6,2 Verletzungen.

Die Zahl der Unfälle ist im ständigen Steigen begriffen, so ereigneten sich z. B. im Jahre 1887 in den ersten 3 Monaten durchschnittlich täglich 4,33 Unfälle, während in diesem Jahre auf einen Tag 7,20 Unfälle kommen. Dem gegenüber ist die Zahl der getödteten und verletzten Personen aber sehr zurückgegangen. So wurden 1887 im ersten Vierteljahr durchschnittlich bei einem Unfall 0,416 Personen getödtet und 1,198 Personen verletzt, während im gleichen Zeitraum des Jahres 1892 auf einen Unfall nur 0,220 Tödtungen und 0,844 Verletzungen entfielen.

Gerichtliche Entscheidung, betreffend den Eisenbahnunfall bei Grassano.

Bezüglich des Eisenbahnunglückes bei Grassano vom 20. Oktober 1888 hatte das Tribunal von Potenza die schwierige und zeitraubende Untersuchung geführt; veranlasst war dieser Unfall anscheinend durch ganz plötzlichen Erdsturz auf einen nach Salandra-Grottola in Bewegung befindlichen Zug, wie einerseits behauptet wurde, während von anderer Seite die Behauptung vorlag, der Zug wäre lediglich durch Nachlässigkeit der Eisenbahnverwaltung, namentlich seitens des Führers der Maschine gegen die bereits abgestürzten und das Geleis sperrenden Massen gefahren. Der betreffende Zug führte (als Nachtzug ab Neapel nach Potenza-Metaponto-Tarent) eine grosse Anzahl Personen, welche Nachts aus Neapel von den Festlichkeiten zurückkehrten, welche diese Stadt zu Ehren des Deutschen Kaisers veranstaltet hatte, der sich, wie erinnerlich, zu jener Zeit behufs Flottenschau mit dem König von Italien dort befand; durch den starken Personenandrang hatte der Zug schon in Neapel Verspätung erlitten. Um dieselbe theilweise wieder einzubringen, hatte der Maschinenführer in durchaus zulässiger Weise gerade die Schnelligkeit auf 55 km in der Stunde gesteigert, als das Unglück hereinbrach; die Maschine wurde durch gestürzte Massen nach links hinübergedrückt, die mittleren Wagen, deren Geschwindigkeit so plötzlich gehemmt werden sollte, fuhren in und über einander auf, bildeten unter noch nachstürzenden Erdmassen einen Trümmerhaufen, und nur die vier letzten Wagen verblieben auf dem Geleise. 20 Personen blieben sofort todt und 48 wurden mehr oder weniger schwer verletzt. Nach mühevollen Ermittelungen und Feststellungen (bei den zahlreichen sich widersprechenden Zeugenaussagen) begann der gerichtliche Prozess im Juli 1890 und richtete sich hauptsächlich gegen einen Bahnwärter, den Lokomotivführer und den Generaldirektor, gegen die beiden ersteren wegen fahrlässigen Verschuldens an den Todesfällen bezw. Verletzungen, gegen den letzteren als haftpflichtig für die bürgerlichen Schadenersatzansprüche, hervorgerufen durch die Strafthat der beiden ersten Angeklagten. Durch die Aussage eines Zeugen bezw. alsdann Mitangeklagten (Bahn-Telegraphenbeamten), welcher eine von ihm aufzuzeichnende Unterbrechung oder Störung der Telegraphenlinie in 4.30 Uhr berichtigt hatte, statt der ursprünglich eingetragenen Zeit von 5 Uhr 30 Minuten, welcher Zeitpunkt auch als derjenige des Bergsturzes festgestellt worden ist, wurde Verwirrung in die Sache gebracht. Die Aussage des Genannten, der in fraglicher Zeit fieberkrank und erst 4 Tage vorher ungeheilt aus dem Krankenhause entlassen war, sind ungenau und schwankend; mancher Dinge erinnerte er sich nicht mehr. Der Bahnwärter behauptete, durchaus seine Pflicht gethan zu haben: er habe seine Strecke zu vorgeschriebener Zeit begangen und sie vollkommen betriebssicher befunden, namentlich nicht das geringste Zeichen eines bevorstehenden Bergsturzes bemerkt und deshalb auch keinen Anlass gehabt, eine Anzeige an seine Vorgesetzten zu erstatten. Der Lokomotivführer sagt wiederholt aus, dass er, an einem gewissen Punkte angelangt, einen dunklen Gegenstand am Bahnkörper auf der rechten Seite der Schienen bemerkt habe, der sich zusehends vergrösserte, dass er versucht habe, den Zug zum Stehen zu bringen, bei dem kurzen Zwischenraum jedoch ohne Erfolg, und dass der Zug in die noch im Fallen begriffene Geröllmasse hineingekommen sei. Der von der Partei der Nebenkläger erhobene Vorwurf der Bestechung des Telegraphisten durch seine vorgesetzte Behörde, von dem Vertreter des Generaldirektors nachdrücklich zurückgewiesen, hat überhaupt nicht aufrecht erhalten werden können. Dagegen hat das Zeugniss des Besitzers eines kleinen Grundstückes, welches nahe an der Absturzstelle liegt, bedeutenden Werth insofern, als derselbe durch Zufall in die Lage versetzt war, den herannahenden Zug, die abrutschende Masse sowie deren scheinbare Berührung gleichzeitig gewahr werden zu können. Auch dieser Zeuge hat vorher keinerlei Sprünge oder Risse des Erdreiches oder sonstige Vorboten des Absturzes bemerkt. Auch durch andere Anwohner der Unglücksstelle wird die Gleichzeitigkeit der Zugankunft und des Sturzes ausser Zweifel gestellt, ferner hatte sich ein Brigadier der Carabinieri unmittelbar nach dem Bergsturz durch den Augenschein überzeugt, dass der Zug unter die schon im Fallen begriffene Masse gefahren sein musste, und daher von der Verhaftung des Bahnwärters Abstand genommen; andere Zeugen, Reisende im Zuge, bleiben bei ihren widersprechenden Aussagen. Die vorgesetzten Bahnmeister bezw. Ingenieure geben an, dass keinerlei Vorzeichen einen Erdsturz in der betreffenden Gegend voraussetzen liessen, namentlich bei der thonerdigen Beschaffenheit des abgestürzten Abhanges. Die Gutachten von mehreren Sachverständigen geben übereinstimmend an, dass der Druck der von einem etwa 60 m hohen Abhang herabstürzenden Massen Erde und Felstrümmer, von der rechten Seite her gegen die Lokomotive geübt, deren Entgleisung und Neigung nach links bewirkt habe, und dass dabei naturgemäss auch einiges von dem Gerölle auf die Schienen bezw. unter die Maschine gerathen sein müsse. Beweise dafür, dass die Lokomotive auf eine bereits liegende Masse aufgerannt sei, haben sich nicht ergeben. Der Tender, welcher im allgemeinen dem Druck gegen die Lokomotive folgen musste, befand sich mit dem linken Hinterrade noch auf der Schiene; der Gepäckwagen und mehrere darauf folgende Wagen hatten augenscheinlich mehr durch das Zusammenrennen infolge eigener Schwere, des Nachschubes durch den folgenden Zugtheil bei dem Gegendruck durch die zum Stehenbleiben gezwungene Lokomotive zersplittern müssen und dadurch die Reisenden beschädigt, als durch die noch darauf gefallenen Nachläufer des Erdsturzes gelitten. Das Gesammtresultat der Zeugenaussagen lässt sich dahin zusammenfassen, dass die sämmtlichen Bahnbeamten und die Mehrzahl der Zeugen einen Unglücksfall durch höhere Gewalt bekundeten, während die Nebenkläger und deren Vertreter durchaus eine haftpflichtige Verschuldung der Eisenbahn und ihrer Beamten unter Beweis stellen wollten. Die beiden untersuchenden Sachverständigen-Kommissionen hatten in ersterem Sinne entschieden, und namentlich bezüglich der technisch-geologischen Seite die von der Vertheidigung gestellten Fragen eingehend dahin beantwortet, dass durch Regenwasser einzelne Theile des aus Thonerde mit Streifen von Sand und Kies sowie einzelnen Steinblöcken untermischten (Pliocenformation), nur 5° steilen Abhanges aus- bezw. unterspült worden sind, dass wegen des Mangels an Rissen auf der äusseren Oberfläche oder sonstigen Anzeichen ein Erdsturz schlechterdings nicht vorauszusehen war, dass letzterer den in Bewegung befindlichen Zug in der Hauptsache gerade in der Flanke der Lokomotive gefasst hat, und dass der Führer innerhalb der kurzen Entfernung, auf welche er den Beginn des Erdsturzes wahrzunehmen imstande war, den Zug nicht mehr zum Halten bringen konnte, andererseits aber auch die Möglichkeit nicht besessen hätte, auf eine zum völligen Bremsen des Zuges genügende Entfernung ein entsprechendes Hinderniss wahrzunehmen. Hiermit war zugleich ein Theil der einschlägigen Fragen erledigt, welche die Nebenkläger gestellt hatten.

Das Oeffentliche Ministerium als Anklagebehörde betrachtete den Bahnwärter nicht als durch die Zeugenaussagen genügend entlastet, beantragte für diesen die gesetzlich vorgeschriebene höchste, für den Lokomotivführer die gelindeste Bestrafung und für den Telegraphisten 1 Jahr Haft. Der Urtheilsspruch vom 21/11. 91 fand den Bahnwärter schuldig,

„durch Fahrlässigkeit und Nichtbeachtung gegebener Vorschriften bei Gelegenheit des Eisenbahnunfalles von Grassano den Tod von 20 und die mehr oder minder schwere Verletzung verschiedener weiterer Personen verursacht zu haben"; ferner den Generaldirektor Massa als haftbar für den durch Ebenerwähnten verursachten Schaden, und schliesslich den Telegraphisten für schuldig, „als Zeuge in einem Strafverfahren mehrere wichtige Punkte verschwiegen zu haben, von denen er nach Lage der Sache Kenntniss besitzen musste". Der Bahnwärter wurde zu 3 Jahren Gefängniss und 1 000 L. Geldbusse, der Telegraphist zu 5 Monaten Haft unter Anrechnung der Untersuchungshaft, sowie beide zur Mithaftung für Entschädigungszahlungen, Generaldirektor Massa (namens der Behörde) zur Zahlung von zusammen 23 000 L. Entschädigungen an Hinterbliebene von 7 Getödteten und von zusammen 2 100 L. Entschädigung für Verletzte, sowie alle Drei in die Prozesskosten verurtheilt.

Es wurde sofort Berufung eingelegt und hat neuerdings der Kassationshof zu Rom Entscheidung dahin getroffen, dass der angemeldete Appell vor dem Gericht zu Bologna zur Verhandlung kommen soll. St.

Kartenwerke.

Vereinigte Eisenbahnrouten- und Lademaasskarte von Mitteleuropa. Gezeichnet von E. Winkler, Transportdirektor der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Ausgabe 1892. Verlag von Adolf Urban in Dresden. Preis 2,50 ℳ.

Die Karte, welche das Mitteleuropäische Bahngebiet von Astorp in Schweden südwärts bis Rimini und westwärts von Paris bis Varna darstellt (ein Karton veranschaulicht auch die Eisenbahnen in Mittel- und Unteritalien und auf der Balkanhalbinsel) hat den Hauptzweck, die zulässigen Lademaassprofile jeder einzelnen Bahn unter Angabe der Eigenthümerin der letzteren zu veranschaulichen. Die Bahnen sind in geraden Linien und verschiedenfarbig (zur Unterscheidung der Bahngebiete) unter Angabe der kilometrischen Entfernungen eingezeichnet. Die verschiedenen in Gebrauch befindlichen Lademaassprofile sind durch besondere Charaktere in die Linien eingetragen, welche auf der Karte seitwärts übersichtlich sich zusammengestellt finden, so dass man sich über das auf jeder Linie in Anwendung gebrachte Profil leicht vergewissern kann. Die Karte erfüllt damit ihren Zweck vollständig. Uebrigens ist auf der Karte auch kenntlich gemacht, ob eine Bahnlinie ein- oder doppelgeleisig, normal- oder schmalspurig, ob nur Industriebahn. Von Stationen sind die Anschlussstationen angegeben und von diesen diejenigen, welche Zollabfertigungsstellen besitzen, besonders markirt. Die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnen sind in dem der Karte beigegebenen alphabetischen Verzeichniss der Bahngebiete besonders ersichtlich gemacht.

Verschiedenes.

Karl Stangen's Jubiläum.

Fünfundzwanzigjährige Jubiläen gehören in Deutschland nicht zu den Seltenheiten. Der Staat erkennt einen fortgesetzten Dienst erst nach 50 Jahren an. Aber er macht eine Ausnahme: die Kriegsjahre zählen doppelt. Und in diesem Sinne darf der Inhaber des Karl Stangen'schen Reisebüreaus beanspruchen, schon jetzt ein Jubiläum zu feiern. Denn, wenn er auch erst seit 25 Jahren auf Dampfern, Eisenbahnen, in Posten und Chaisen, auf Kameelen und Eseln, in Tragsesseln und auf Fusstouren seine Ausflüge in die Welt unternommen — immer war es ein Krieg gegen fremde und unbekannte Einrichtungen, denen der einzelne zu begegnen nicht die Mittel oder die Lust besass und die zu führen Stangen von mehr als 9 000 Personen im Laufe der Jahre berufen war. Vom Nordkap bis Sicilien, von Persien bis San Francisco und schliesslich um die ganze Erde hat er sie geführt, nicht immer ohne „interessante Zwischenfälle", wie Tscherkeskoi erzählt, aber immer glücklich und auch in Augenblicken, die den ganzen Mann erforderten, mit Sachkenntniss und klugem Blick. In einer kleinen Broschüre, die über Einzelheiten dieser viele hunderte von Reisen umfassenden Thätigkeit Nachricht gibt, ist leider nicht erzählt, wie viele Kilometer dieselben zusammen darstellen. Man würde darüber staunen. Am 20. d. Mts. Abends versammelten sich im Festsaale des „Kaiserhof" gegen 80 Freunde des Unternehmens, hauptsächlich Personen, die an den Reisen theilgenommen, um den Jubilar mit der Beweglichkeit des Jünglings und dem weissen ehrwürdigen Kopfe ihre Glückwünsche darzubringen. Eigenartig war der Schmuck des Saales. So schön er sich schon oft gezeigt, reicher und charakteristischer wohl nie. Denn in verschwenderischer Fülle waren die Schätze Indiens ausgebreitet, was der Orient aufzuweisen hat an gesättigter Farbenpracht in Geweben, an reicher Gestaltung der Gefässe, war in hundertfacher Wiederholung vorhanden. Dutzende von Teppichen auf der Erde, Gobelins und Vorhänge an Wänden und Fenstern, Vasen, Schalen, Fächer, Sessel, Schnitzwerke, wo immer sich ein Plätzchen dafür fand und alles echt, kostbar aus dem reichen Schatze des Stangen'schen Orientalischen Bazars. Zu dem ohnehin reichen Lichtschmuck des Saales gesellte sich eine riesige „XXV" in elektrischen Glühlampen. Wahrhaft südliche üppige Blumenpracht der Tafel vervollständigte das Bild.

Aus den Reden, den unvermeidlichen Begleitern, aus der Speisenkarte und dem Programm der Musik war die Besonderheit des Festes leicht erkennbar. Die Speisenkarte stellte eine gastronomische Rundfahrt um die Erde dar, die Musikpiecen schmiegten sich dem an, das Czardas, die Tarantelle, die Scharwache lösten einander ab und die Redner führten uns, ebenso wie die zahlreichen eingelaufenen Telegramme in aller Herren Länder, was Stangen dem Reiseverkehr der Deutschen geworden. Gesprochen wurde wenig aber gut. Eine bündige Begrüssung der Gäste durch den Sohn des Jubilars, ein Hoch auf den Kaiser, dessen Friedenspolitik allein solche Unternehmungen ermöglicht, ausgebracht von einem Offizier, eine Ansprache des Jubilars, der Publikum und Presse, der letzteren wiederholt und ganz besonders dafür dankte, dass ihr Vertrauen ihn gross gemacht, endlich eine geistvolle Rede Brugsch-Paschas, der aus eigener Erfahrung berichtete, in wie hohem Maasse Stangen dazu beigetragen habe, in der Türkei die vor einem Vierteljahrhundert noch verachteten Deutschen zu Ehren zu bringen. Es war ein Fest, das sich in einem engeren Zeitrahmen als sonst üblich desto hübscher gestaltete, eine Art Familienfest unter starker Abordnung derer, welche sich zu ungezählten Malen dem Pionier und Haupt des Deutschen Reiseunternehmens anvertraut haben. Wenn die Wünsche, die ihm in unendlicher Fülle dargebracht wurden, auch nur zum zehnten Theile in Erfüllung gehen, wird die Erde bald nicht mehr gross genug sein, um alle Stangen'schen Reiseexpeditionen aufzunehmen. (N.-Z.)

Südafrikanische (Transvaal-) Eisenbahn.

Die Bahn von Comatiport bis Nelspruit, der erste etwa 120 km lange Abschnitt der Bahn, welche Pretoria, die Hauptstadt der Südafrikanischen Republik, mit der Delagoabai verbindet, ist am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Personalnachrichten.

Bayern.

Befördert wurden zu Räthen bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der mit dem Titel und Rang eines solchen bekleidete Oberingenieur bei dieser Stelle Gg. Frdr. Seidel, ferner die Oberinspektoren bei dieser Stelle Jos. Stettner und Vikt. Schubert; zu Oberinspektoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Assessoren bei dieser Stelle Karl Hallmeyer, Balth. Huber und Max Schobert; zu Oberingenieuren der Bezirksingenieur Julius Hilgard bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, ferner die Bezirksingenieure Ad. Pfeiffer in Oberndorf-Schweinfurt bei dem Oberbahnamt Bamberg, Otto Schmid in Würzburg bei dem Oberbahnamt Nürnberg; zu Assessoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Sekretäre bei dieser Stelle Lorz. Seidlein, Dr. Emil Menzel und Adalb. Hauck; zu Bezirksingenieuren: die Betriebsingenieure Math. Spiegel in Kempten, Wilh. Fischer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Rich. Gottl. Frobenius bei dem Oberbahnamt Nürnberg, Karl Quinat in Nürnberg, ferner Frhr. von Feilitzsch in Buchloe, Oskar Zühn in Ingolstadt, Hch. Endres bei dem Oberbahnamt München, Ferd. Wagner in Kirchseeon, Ed. Schöntag bei dem Oberbahnamt Kempten, Aug. Roscher in Schwandorf, Max Thenn in Markt-Redwitz, Alex. Panzer in Ansbach und Hch. Zeulmann bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen; zum Bezirksingenieur für Brückenwesen der Brückeningenieur Ernst Ebert bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. — Der Bezirksingenieur Wolfg. Schultheiss in Weiden ist auf Ansuchen nach Oberndorf-Schweinfurt versetzt und der Oberinspektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Joseph Meyerl für immer in den Ruhestand versetzt worden.

Berichtigung.

In dem in Nr. 46 S. 482 d. Ztg. abgedruckten Gedichte: „Festgruss an Budapest" muss es in Strophe 7 Zeile 2 Wort 2: „Euch" statt „auch" heissen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 21 a und b (Rinden) für Sendungen zwischen Zinsendorf und Döbeln von 162 ₰ für 100 kg, abzüglich 4 ₰ Kursunterschiedsbetrag, in Kraft.

Dresden, den 20. Juni 1892. (1206)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. werden im Verkehr von der Station Siegen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Hain der Eisern-Siegener Eisenbahn Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen nach den Verbrauchsstationen in der Nähe der Elbe, nach Berlin mit Umgebung, nach Stationen in Mecklenburg, Schleswig-Holstein, in der Nähe der Ems und nach Niederschlesischen Stationen eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 17. Juni 1892. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Für den Sächsisch-Thüringischen Verband kommen am 1. Juli d. J. Nachtrag II zum Vieh- etc. Tarif u. Nachtrag VI zum Gütertarif Heft 2 zur Ausgabe.

Nachtrag II enthält ausser bereits früher eingeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen etc. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr nach und von Göttengrün, Hirschberg a/d. Saale und Tanna, Nachtrag VI ausser früher veröffentlichten Aenderungen etc. neue Sätze für den Verkehr mit Göttengrün, Hirschberg a/d. Saale und Tanna der Sächsischen Staatsbahn, sowie mit Meeder und Rodach der Werrabahn.

Die neuen Sätze für Meeder und Rodach gelten vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Coburg-Rodach. Die betreffenden Nachträge sind von Ende Juni d. J. ab bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 22. Juni 1892. (1208)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Vieh- etc. Tarif Frankfurt a/M Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erscheint der Nachtrag II zum diesseitigen Lokal-Vieh- etc. Tarif, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften, dem Nebengebührentarif etc.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a M., den 21. Juni 1892. (1209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Für rohe Sandsteine in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Heigenbrücken nach Königswinter kommt vom 1. Juli d. J. ab ein Frachtsatz von 0,62 ℳ für 100 kg zur Erhebung.

Köln, den 21. Juni 1892. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 5 (Badisch-Pfälzischer Verkehr) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren tritt am 1. Juli l. J. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. theilweise geänderte Entfernungen und Frachtsätze für die Badischen Stationen Brombach, Heidingsfeld, Reicholzheim, Wertheim und Würzburg.

Exemplare des Nachtrags können bei diesseitigem Tarifbüreau zum Preise von 10 ₰ das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. Juni 1892. (1211)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Am 15. Juli 1892 tritt zu unserem vom 1. April 1889 gültigen Lokalgütertarif der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement, der besonderen Tarifvorschriften und des Kilometerzeigers, sowie Entfernungen für die Haltestelle Langenhagen in Pommern.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Verkehrskontrole, Stettin, Lindenstrasse Nr. 29.

Stettin, den 20. Juni 1892. (1212)
Direktion.

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1 und 2. Verkehr mit Bayern und Württemberg, vom 1. Juni 1892. Das Ausschreiben vom 30. Mai l. J. in Nr. 44 dieser Zeitung, soweit es den Artikel rohe Nessel betrifft, wird hiermit zurückgezogen.

München, den 15. Juni 1892. (213)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 ab wird die Station München, Isarthalbahn (Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München), hinsichtlich des Gesammtverkehres in den Bayerisch-Sächsischen Gütertarif einbezogen, wie dies bereits bezüglich der übrigen Güterstationen der Isarthalbahn geschehen ist.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 17. Juni 1892. (1214)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schmalspurbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf. Der nach dem Gütertarif für Sendungen von und nach Zittau-Vorstadt zu erhebende Gebührenzuschlag wird nicht mehr erhoben.

Dresden, am 17. Juni 1892. (1215)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die mit unserer Bekanntmachung vom 2. April l. J. Nr. 27631 G. auf 30. Juni l. J. in Aussicht gestellte Aufhebung der Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifhefte I A und I B—F (Verkehr mit den Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen) und Ersetzung derselben durch neue Tarifhefte wird auf 1. August l. J. verschoben.

Ueber die neuen Tarife gibt das Gütertarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion Auskunft.

Karlsruhe, den 17. Juni 1892. (1216)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1892 wird der Nachtrag III zum Gütertarif für oben bezeichneten Verkehr ausgegeben. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen von Stationsnamen, Eröffnung von Stationen und Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. Ferner enthält der Nachtrag Entfernungen für die Stationen Tempelhof Rangirbahnhof der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, Algringen und Hostenbach der Reichseisenbahnen und Lissa der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, eine Ergänzung der allgemeinen Kilometertariftabelle, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Kerkerbachbahn, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 5, 9 und 11, sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen. (1217)

Frankfurt a M., den 21. Juni 1892.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Tarifnachtrag III in Kraft, durch welchen die Coburg-Rodacher und sämmtliche Isarthalbahnstationen in den direkten Verkehr einbezogen werden.

Exemplare des Nachtrags können von dem Materialdepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn bezogen werden.

Meiningen, den 21. Juni 1892. (1218)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Ostdeutsch-Oesterreich.-Ungarischer Verband. Am 1. Juli 1892 treten die im Ostdeutsch-Oesterreich.-Ungarischen Verbande ab Pozsony fiókpályaudvar für Getreide, Mahlprodukte etc. sowie für leere Säcke enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft und gelangen an deren Stelle von diesem Tage ab die für Pozsony bestehenden direkten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0,03 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Breslau, den 22. Juni 1892. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Die auf den 1. Juli l. J. angekündigte Einführung des Ausnahmetarifes IV für die Beförderung von Getreide usw. ab Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, ferner nach Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen, unterbleibt vorerst und behalten die bezüglichen Tarife, nämlich:

1. Ausnahmetarif Nr. IV vom 1. September 1890 sammt Anhang,
2. Ausnahmetarif Nr. V vom 20. September 1886 sammt Nachtrag und Anhang

bis auf weitere Verlautbarung ihre Gültigkeit.

München, den 18. Juni 1892. (1220)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

In Heft 2 Theil V des **Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr)** vom 1. Oktober 1891 sind auf

Seite 8, 12, 14 und 17 nachstehende Frachtsätze zu berichtigen:

Staab-Dachau von 88 ℳ auf 85 ℳ,
Nürschan-Hirschaid von 78 ℳ auf 84 ℳ,
Rokitzan-Markteinersheim von 83 ℳ auf 93 ℳ,
Katznau-Oberstaufen von 121 ℳ auf 126 ℳ

für 10 000 kg.

München, den 18. Juni 1892. (1221)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II. Im Lokalverkehre des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, in den Staatsbahnverkehren Altona-, Bromberg-, Frankfurt a/M.-, Magdeburg-Erfurt, im Militärbahn-Staatsbahnverkehre, im Mitteldeutschen, Berlin-Bayerischen, Berlin-Württembergischen und Ostpreussisch-Württembergischen Verkehre hat die Position „Schnittholz“ in obengenanntem Ausnahmetarife mit sofortiger Wirksamkeit die nachstehend aufgeführte, eine erweiterte Anwendung des Ausnahmetarifes in sich schliessende Fassung erhalten: „Schnittholz, auch gehobelt, genuthet, gezapft, gelocht, gekehlt oder sonst bearbeitet, a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten; b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter.“

Erfurt, den 20. Juni 1892. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Einführung des Tarifes für die neu zur Eröffnung gelangende Theilstrecke Gojau-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke Gojau-Salnau der Lokalbahn Budweis-Salnau gelangt für die Gesammtstrecke dieser Lokalbahn ein Tarif für Eil- und Frachtgüter, sowie ein Kilometerzeiger zur Einführung.

Dieser Tarif ist in den mit Gültigkeit vom 15. Juli 1892 in Kraft tretenden und mit 1. Juli zur Ausgabe gelangenden Lokal-Gütertarif für die K. K. Staatsbahnen unter Abschnitt E aufgenommen.

Rücksichtlich des Personen- und Gepäcksverkehres findet laut Nachtrag III ex 1891 der Tarif der K. K. Oesterr. Staatsbahnen vom 16. Juni 1890 Anwendung.

Wien, am 15. Juni 1892. (1223)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

2. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahngesellschaft für 1891.

Aktiva.

Nr.		ℳ	₰
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	28 664 304	06
2	Neubaustrecke Sonneberg-Lauscha	1 584 059	57
3	Neubaustrecke Themar - Schleusingen	640 576	87
4	Neubaustrecke Immelborn-Liebenstein	543 998	38
5	Neubaustrecke Coburg-Rodach	423 191	20
6	Bahnstrecke Coburg - Bayerische Grenze	1 939 180	55
7	Anleihe IV. Em. verwendeter Betrag	1 538 738	46
8	Materialienbestände	328 694	65
9	Baarbestände bei Banken, Hauptkasse und Expeditionen	1 398 319	53
10	Bestände an Effekten, Hypothek und Immobilien	2 825 211	50
11	Diverse Debitoren	367 137	97
	Summa	40 253 412	74

Passiva.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1	Stammaktien, 50 069 Stück à 300 ℳ	—	—	15 020 700	—		
2	Prioritätsanleihe I. Em.						
	a) Amortisation der konvertirten Anleihe	533 400	—				
	b) Kapitalrest	9 122 400	—	9 655 800	—		
3	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	3 425 690	66		
4	Anleihe IV. Em., Verwendung für dergl.	—	—	467 913	40	28 570 104	06
5	Prioritätsanleihe II. Em. für Sonneberg-Lauscha, Kapitalrest	—	—	1 316 100	—		
	Einnahme an Zuschuss von S.-Meiningen, aus der Anleihe IV. Em. und Zinsen	—	—	253 893	50		
	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	266	07	1 570 259	57
6	Prioritätsanleihe für Themar-Schleusingen III. Em.	—	—	480 000	—		
	Einnahme an Zuschuss von Preussen, Zinsen etc.	—	—	157 711	62	637 711	62
7	Prioritätsanleihe für Immelborn-Liebenstein, III. Em.	—	—	395 700	—		
	Einnahme an Zuschuss von S.-Meiningen, Zinsen etc.	—	—	157 088	96	552 788	96
8	Tilgungsfonds wegen der Strecke Coburg-Bayerische Grenze	—	—	1 908 214	29		
	Baueinnahme und aus der Anleihe IV. Em.	—	—	30 966	26	1 939 180	55
9	Prioritätsanleihe IV. Em.	—	—	—	—	3 000 000	—
10	Unerhobene Dividende, Zinsen, Obligationen	—	—	—	—	27 105	36
11	Reservefonds, statutarischer, Effekten und baar	—	—	—	—	600 000	—
12	Reservefonds, gesetzlicher						
	a) baar	—	—	23 166	35		
	b) Amortis. d. Anl. I und II. Em.	—	—	108 000	00	131 166	35
13	Wirthschaftsfonds	—	—	—	—	350 000	—
14	Beamten-Pensionskasse, Effekten, Immobilien und Hypothek	—	—	—	—	715 469	13
15	Tilgungsfonds für die Beamten-Wohnhäuser, Effekten und baar	—	—	—	—	13 978	91
16	Werkstätten-Krankenkasse, Effekten und baar	—	—	—	—	5 970	53
17	Reservefonds der Betriebs-Krankenkasse, Effekten und baar.	—	—	—	—	5 887	77
18	Arbeiter- und Wittwen-Unterstützungskasse, Effekten und baar	—	—	—	—	22 343	36
19	Prioritätsanleihe IV. Em., noch nicht begebener Betrag	—	—	—	—	1 500 000	—
20	Sonstige Kreditoren	—	—	—	—	315 643	06
21	Reingewinn und Staatssteuer für 1891	—	—	—	—	292 159	85
22	Steuerfreier Ueberschuss vom Jahre 1890	—	—	—	—	3 643	66
	Summa	—	—	—	—	40 253 412	74

Meiningen, den 22. April 1892.

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1224)

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen Seite V.)

Nr. 12. Jahrgang 1892. Berlin, am 25. Juni 1892

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A E	17987	1	Bund	3 Stück Lampenkugeln	17	1	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
2	A K	—	1	Sack	Essgeschirr —	10	2	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
3	A R C	8804 / 8426	2	Kisten	leer —	54	3	Hamburg	K. E.-D. Altona	
4	B E B	—	2	Fässer	leer —	—	4	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
5	Bg	23493	1	Stück	breite Wagenrunge —	—	5	Bromberg	„	
6	B V G	28/2945	1	Holzverschlag	Kreissäge —	19	6	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
7	C	1/4	4	Säcke	Coprah —	182	7	Harburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
8	C S	—	1	Sack	Salpeter —	55,5	8	Neuteich	K. E.-D. Bromberg	
9	C Sch	—	1	geflochtener Korb	Kleider —	37,5	9	Ruhland	K. E.-D. Berlin	
10	D	12	1	Fass	leer —	31	10	Jessnitz	„	auf der Strecke gef.
11	D Y	861	1	„	Leim —	118	11	Doische	Grand Central Belge	
12	E G	4683	1	Kiste	leer —	5	12	Mochbern	K. E.-D. Berlin	*)
13	F	—	1	Pack	Strohpapier —	14	13	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
14	F	—	6	—	unverp. Ofentheile —	7	14	Wetzlar	„	
15	G H C	10690	1	Kollo	ungefärbte Holzwaaren	2	15	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
16	H	—	1	Bund	Kupferstangen —	9,5	16	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
17	H	2152	1	Stück	Stahl oder Eisen (Pflugtheil)	2	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
18	H blau	—	1	loses	Maschinentheil —	2	18	Neustadt W./Pr.	K. E.-D. Bromberg	
19	H B	616	1	Bierfass	leer —	21	19	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
20	H J B	164	1	Kiste	leer —	10	20	Düsseldorf	„	beschr.: Heiner.
21	H N	4	1	—	Ofentheil —	12	21	Karlsruhe	Badische Stsb.	
22	J B	905	1	Kollo	hölz. Satzschachteln	1,5	22	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
23	J K	1/2	2	Ballen	Säcke —	61	23	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
24	J K H	977	1	Bierfass	leer —	32,5	24	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln.	eingebrannt 888, 890
25	J R	20/21	2	Fässer	leer —	25	25	Deutzerfeld	„	J. Russ in Oedenburg.
26	K M	—	3	Kistchen	leer —	3	26	Speldorf	„	
27	L H	3382	1	Ballen	Englisch Leder —	20	27	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
28	L H	2496 / 3221	2	Kisten	leer —	17	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
29	M K	I II	2	„	leere Flaschen —	80	29	Mannheim	Badische Stsb.	Mannheim / Coblenz bezettelt.
30	M S B	—	1	Pack	Bindfaden —	3	30	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
31	NB	178	1	—	hölz. Pferdebaum —	—	31	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
32	weisses O	—	1	—	gusseis. Ofenrohr —	2,5	32	Stettin C. G. B.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 13 072 Mgdb. gef.
33	R H	4341	1	Kiste	Kindermehl —	15	33	Mannheim C.	Hessische Ludwigsb.	
34	R K	135	1	Ballen	Wolle —	83	34	Burgkemnitz	K. E.-D. Erfurt	am 24/5. auf der Strecke gef.
35	S	639	2	—	eis. Buchsen —	1	35	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
36	S L	662	1	Pack	3 Schaufeln —	4	36	Harburg	K. E.-D. Hannover	
37	St O	—	1	Kollo	eis. Maschinentheil —	3,5	37	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
38	T	—	1	—	Schleifstein —	33	38	Stettin C. G. B.	K. E.-D. Berlin	im Wagen F. F. E. gef.
39	T	1793	1	Kiste	Käse —	12	39	Schwerin	Meckl. Friedr. Frzb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
40	A. G. (Schievelbein)	—	3	Butterfässer	leer —	?	40	Berlin Stett. B.	K. E.-D. Berlin	auf dem Boden vorgef.
			1	—	Deckel —					

*) Im Wagen 42903 Elberfeld gef. (Alte Aufschrift Aalborg Ausfuhrgut.)

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	Berlin Wolf	537	1	Pack	Sessel —	5	41	Berlin	K. E.-D. Erfurt	mit Begleitschein ab Wien (K. F. N. B.) eingegangen.
42	Brückmann. Zempelburg	—	1	Sack	leer —	?	42	Altneudöbern	K. E.-D. Berlin	
43	Gillain	—	1	Packet	? —	—	43	Philippeville	Grand Central Belge	
44	H T Dortmund	III	1	Bund	Latten —	29	44	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
45	Köln rh	224 482	2	—	Ketten —	34	45	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
46	Brauerei Liebotschau	1085	1	Bierfass	leer —	16	46	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
47	Pzeheman	—	1	Packet	? —	10,5	47	Hasselt	Grand Central Belge	
48	Rootham	—	1	„	? —	2,5	48	„	„	
49	J. Rütgers	—	1	—	eich. Bahnschwelle —	—	49	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
50	B Gebr. Schöller	3 —	1	Pack	Säcke —	20	50	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
51	Thibaut	—	1	„	Zeitungen —	3	51	Walcourt	Grand Central Belge	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
52	—	9	1	—	Horde (von Kippkarrn)	—	52	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	auf d. Strecke gefunden.
53	(Gepäck)	80	1	brauner Holzkoffer	— —	25	53	Apenrade	K. E.-D. Altona	beklebt: Kopenhagen-Apenrade.
54	—	2977	1	Bierfass	leer —	—	54	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
55	grüner Strich	—	3	Stangen	Rundeisen —	—	55	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
56	/ (roth)	—	2	—	Eisenstangen —	25	56	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
57	× weiss	—	1	—	eis. Rohr —	6	57	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
58	(Krone)	—	1	—	Portierschild E. d. S. —	—	58	Berlin	K. E.-D. Altona	
59	9/0 35	—	1	Fass	leer —	36	59	Bochum Rh.	Rechtsrh. Köln	
60		120	1	Pack	Papier —	242	60	Berlin	K. E.-D. Erfurt	beschr. Berlin; b. Bodenrevision.
61		3493	1	Ballen	Watte —	17	61	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
62		21	1	Sack	Oelkuchenmehl —	41	62	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
63		1314	1	Bierfass	leer —	27	63	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
64	—	—	1	Bund	8 Stück Bandeisen, je 1 m lg.	?	64	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	im Wagen 5256 Breslau gef.
65	—	—	1	—	Bauchrost —	2	65	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
66	—	—	1	Bierfass	leer, neu —	—	66	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
67	—	—	8	—	eis. Bremsklötze —	—	67	Herne	Rechtsrh. Köln	
68	—	—	4	—	Dampfkessel-Armaturtheile	—	68	„	„	
69	—	—	1	—	Diel, 2,24 m lg. —	—	69	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
70	—	—	100	Kolli	Eisendraht —	5 700	70	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
71	—	—	1	—	Eisenstange —	40	71	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
72	—	—	1	Sack	Flacheisen (4,5 cm breit, 1,3 cm dick, 5,5 m lg.)	24	72	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
73	—	—	1	—	hölz. Gitter mit 2 eis. Ecken	—	73	Sternschanze	K. E.-D. Altona	
74	—	—	2	Kolli	Glasfläschchen —	1	74	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
75	—	—	2	—	Haken —	6	75	„	„	
			1	—	Axt —					
76	—	—	1	—	Holzgestell —	2	76	„	„	braun gestrichen.
77	—	—	2	—	eis. Hebel —	9	77	Würzburg	Badische Stsb.	
78	—	—	1	—	Käse —	8	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
79	—	—	1	Fass	gelöschter Kalk —	105	79	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
80	—	—	17	Stück	Kantholz (je 7 m lg. u. 12—16 cm stark)	?	80	Jacobsdorf	K. E.-D. Berlin	auf d. Strecke gefunden.
81	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	37	81	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	1	—	Kette —	13	82	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	eing. m. Karte Filaret-Hamburg.
83	—	—	1	—	eis. Kette —	27	83	Berlin	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
84	—	—	1	—	Kindersportwagen —	—	84	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	1 m lg., 0,75 m hoch.
85	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	32	85	Berlin H.	K. E.-D. Altona	
86	—	—	1	Sack	Kleidung —	8	86	Altona	„	bekl.: Friedrichstadt Altona.
87	—	—	1	—	Knierohr m. Flansch, schwarz lackirt	16	87	Bergen a. R.	K. E.-D. Berlin	*)
88	—	—	1	Korb	leer —	7	88	Löhne	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	1	Korbflasche	ansch. Salmiakgeist —	75	89	Gladbeck	Rechtsrh. Köln	
90	—	—	1	—	Kupferdeckel mit Rohr zu einem Selterwasserapparat	3	90	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
91	—	—	1	Lattenverschlag	leer —	17	91	Münster	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	6	Lattenverschläge	— —	—	92	Hamburg Kai	K. E.-D. Altona	bekl.: Cassel-Hamburg-Kai.
93	—	—	2	Säcke	Lumpen —	35	93	Hochfeld Rh.	Rechtsrh. Köln	
94	—	—	1	Kollo	Matten —	3,5	94	Cuxhaven	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
95	—	—	1	„	Messingtheil —	0,5	95	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
96	—	—	2	—	eis. Ofenröhren —	4	96	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	1	—	hölz. Regal —	2	97	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
98	—	—	1	Reitel	— —	?	98	Görlitz	K. E.-D. Berlin	im Wag. 7807 Magdeburg gef.
99	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	35	99	Norkitten	K. E.-D. Bromberg	5,5 m lang.
100	—	—	1	Pack	1 Rost, 4 Heerdfüsse, 1 Kaminschieber	9	100	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
101	—	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	25	101	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
102	—	—	1	Korb	leere Säcke —	8	102	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
103	—	—	2	Bund	leere Säcke —	46	103	Mannheim	Hessische Ludwigsb.	
104	—	—	6	Pack	Säcke —	70	104	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
105	—	—	1	„	3 Schäferschaufeln —	—	105	Wanne	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	1	„	eis. Schnallen —	2	106	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
107	—	—	1 1	— —	Schutzleiste, mit Plüsch bezogen Tau	?	107	Berlin Centralmarkth.	K. E.-D. Berlin	im Wag. 14244 Bromberg gef.
108	—	—	1	—	eichen. Spazierstock mit abgeschraubtem Knopf	—	108	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
109	—	—	1	Pack	Stabeisen —	11	109	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
110	—	—	1	Bund	Stahl —	—	110	Plau	Meckl. Friedr. Frzb.	b. Schuppenrevision.
111	—	—	2	Stangen	Stahl —	7	111	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
112	—	—	1	—	eis. Stechkarre —	—	112	Rheine	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	Kiste	Steingut —	61,5	113	Bremen	K. E.-D. Hannover	
114	—	—	3	—	eis. Träger (1,20 m, 1,30 m und 1,40 m lang)	55	114	Brokstedt	K. E.-D. Altona	

*) Bei der Bodenrevision gefunden (Beklebezettel Dresden-Altst.).

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

3. Eisenbahn-Effektenverkehr

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4%igen Prioritätsanleihe I. Emission (Kupon 17), unserer 4%igen Prioritätsanleihe II. Emission (Kupon 13), unserer 4%igen Prioritätsanleihe IV. Emission, zweite Hälfte (Kupon 1), unserer 3½%igen Prioritätsanleihe III. Emission (Kupon 8) und unserer 3½%igen Prioritätsanleihe IV. Emission, erste Hälfte (Kupon 4) erfolgt, ausser durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere Güterexpedition zu Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und Frankfurt a./M., Herrn B. M. Strupp in Meiningen und Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft zu Coburg, die Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a./M.

Die auf die Stammaktien unserer Bahn entfallende Dividende für 1891 ist auf 1,9 % oder 5,70 ℳ für die Aktie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines Nr. 33 ausser bei den vorgenannten Stellen auch bei Herrn Jacob Landau in Berlin vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 4½%igen Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885 ein Stück Abtheilung C à 300 ℳ Nr. 8076

und

b) von unserer 4%igen Prioritätsanleihe I. Emission

α) rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1891 fünf Stück Abtheilung B Nr. 1922, 3240, 3242 à 600 ℳ

und Abtheilung C Nr. 1512, 6825 à 300 ℳ,

β) rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1892

vierzehn Stück Abtheilung A Nr. 1384 à 1500 ℳ, Abtheilung B Nr. 1167, 1454, 2245 à 600 ℳ, Abtheilung C Nr. 333, 2472, 4197, 4912, 5134, 5628, 5685, 6217, 7081, 7828 à 300 ℳ,

c) von unserer 4%igen Anleihe II. Emission, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1892

ein Stück Abtheilung B Nr. 5771 à 600 ℳ,

zur Einlösung noch nicht eingereicht,

d) die Stammaktien 21541, 21543 und 23747

gerichtlich amortisirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 23. Juni 1892. (1225)

Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von verschiedenen, für die diesseitigen Werkstätten im 2. Halbjahr 1892 erforderlichen eisernen Beschlagtheilen, als

Bufferkreuze,
Sicherheitskupplungen,
Schraubenkupplungen,
Zughaken und
Bufferstangen

soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind bis zum 4. Juli d. J., Abends 6 Uhr, an die

Magazin-Hauptverwaltung der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen hier,

von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Entrichtung von 20 ₰ pro Exemplar uud 20 ₰ Porto zu entnehmen sind, einzureichen.

Chemnitz, den 20. Juni 1892. (1226)

Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Querschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 150000 Stück flusseisernen Querschwellen in 6 Loosen zu vergeben, wovon das I. und II. mit je 30000 St. bis 1. Januar 1893, das III. und IV. mit je 20000 St. bis 1. April 1893, das V. und VI. mit je 25000 St. bis 1. April 1894 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden sollen. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.

Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis

Donnerstag, den 7. Juli d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenschwellenlieferung“ versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen.

An demselben Tag Nachmittags 4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.

Stuttgart, den 20. Juni 1892. (1227)

Königliche Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Verding von Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Radsätzen und Federn. Die Anfertigung und Lieferung von 3 Güterzug-Lokomotiven, 10 Personenwagen, 1 Gepäckwagen, 1 vereinigter Post- und Gepäckwagen, 12 Hochbordwagen; von 56 Radsätzen, 112 Tragfedern und 120 Spiralfedern soll verdungen werden. Angebote sind in geschlossenem, mit entsprechender Aufschrift versehenem Umschlage bis zum Eröffnungstage, Sonnabend, den 9. Juli 1892, Vormittags 11½ Uhr an die unterzeichnete Direktion postfrei einzusenden. Die Verdingungsunterlagen mit den zum Angebot zu benutzenden Vordrucken können gegen Einsendung von 2,50 ℳ für Lokomotiven, von 3 ℳ für Wagen, von 1 ℳ für Radsätze, von 1 ℳ für Federn vom Kanzleivorsteher, Kanzleirath Peltz hier, bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Elberfeld, den 9. Juni 1892. (1228)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Berlin. Neubaustrecke Schönholz-Cremmen. Für die Brückenbauwerke in Station 45 + 63, Station 92 + 31,5 und Station 192 + 77 soll die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten ungetrennt öffentlich vergeben werden.

Es sind hierzu nach Maassgabe der Zeichnungen und Gewichtsberechnungen erforderlich:

1. rund 49600 kg Schweisseisen,
2. „ 1600 „ Gusseisen.

Angebotsbogen und Bedingungen, sowie die zugehörigen Zeichnungen und Gewichtsberechnungen liegen im Abtheilungsbüreau zu Tegel, Schönebergerstrasse Nr. 59 aus und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 8 ℳ baar von dort bezogen werden, desgleichen die Angebotsbogen und Bedingungen allein, gegen Einsendung von 1 ℳ.

Die Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift

„Angebot auf eiserne Ueberbauten“

bis zum Verdingungstermine am 7. Juli 1892, Mittags 12 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben erfolgen wird, porto- und bestellgeldfrei einzusenden. Verspätet eingehende Angebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1229MG)

Tegel b/Berlin, den 18. Juni 1892.

Königliche Bauabtheilung.

Flaggen und Dekorations-Artikel.

Reinecke's Fahnenfabrik, Hannover.

Büsscher & Hoffmann

Eberswalde, Halle a. d. S., Strassburg i. E., Mariaschein i. Böhm.

Filiale: Breslau, Flurstrasse 9.

Einf. und Doppel-Pappdächer; Kiespappdächer; Holzcementdächer.

Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100000 qm Gewölbefläche isolirt.

Unsere **Asphaltfilzplatten**, bestehend aus Asphaltschichten mit langfaseriger Einlage, sind das Sicherste und Beste der zur Zeit bekannten Isolirungen und seit langer Zeit zur Abdeckung der Gewölbe von Festungsbauten, Kellereien und namentlich Eisenbahnbrücken p. p. in ausgedehntestem Maasse und mit vorzüglichem Erfolge auch da angewandt, wo sich andere Isolirungen — Gussasphalt, Cement etc. — als unwirksam erwiesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1892.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Commissionär für den Buchhandel: Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin SW.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Juni 1892.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 22. Juni 1892.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen.
Dr. Engel im Kampfe mit der Lübeck - Büchener Eisenbahndirektion.
Vereinsmittheilungen:
Neue Vereinsbahnstrecken.
Radreifenbruch-Statistik für die Berichtsjahre 1888/89 u. 89/90.
Nachtrag V zum Vereins - Betriebsreglement.
Rundschreiben.
Aus dem Deutschen Reich:
Preussischer Landtag: Schlussberathungen des Kleinbahngesetzes.
Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung.
Zur Ausführung des Gesetzes vom 6. Juni d. J.
Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.
Vorarbeiten.
Eröffnung von Strecken und Stationen.
Gesellschaft für den Bau u. Betrieb von Kleinbahnen.
Mecklenburgische Südbahn.
Parschim-Ludwigsluster E.
Werrabahn.
Saal-Eisenbahn.
Norddeutscher Lloyd.
Weltausstellung in Chicago.
Aus Italien:
Bauten und Entwürfe.
Geschäftsberichte Französisch. Eisenbahnen für 1891.
Südbahn (Midi).
Die Betriebsverhältnisse der Algerischen Eisenbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Verkehrsstörungen.
4. Güterverkehr.
5. Verdingungen.
Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Der Verkehr Londons

mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen,

von G. **Kemmann**, Kaiserlichem Regierungsrath.*)

Mit dem rapiden Anwachsen der Grossstädte haben die Verkehrseinrichtungen nicht Schritt halten können. Namentlich ist es das stetig wachsende Bestreben, den geschäftlichen Verkehr im Innern der Städte abzuwickeln und die Wohnsitze in die Aussenbezirke zu verlegen, das dem Verkehrswesen ein neues eigenthümliches Gepräge aufgedrückt hat. Die Schwierigkeiten der eigentlichen binnenstädtischen Beförderung wachsen natürlich hierbei in hohem Maasse, und was für den Personenverkehr gilt, findet auch gleiche Anwendung auf den Güterverkehr. Die Massenhaftigkeit dieses Verkehrs und die gleichzeitige Forderung, einen grossen Theil desselben innerhalb weniger Tagesstunden abzuwickeln, stellen den Fachmann ausserordentlichen Schwierigkeiten gegenüber, deren Lösung noch nicht als erbracht anzusehen ist. Die Schwierigkeiten werden dadurch noch wesentlich vergrössert, dass alles, was man in dieser Richtung unternehmen mag, sich bald als unzulänglich erweist, denn man findet überall die Regel bestätigt, dass der Verkehr mit den gebotenen Erleichterungen nur um so schneller zunimmt.

Es gilt dies insbesondere für den Personenverkehr. Die Fachpresse beschäftigt sich denn auch unausgesetzt mit der Frage, wie man den Anforderungen dieses Verkehrs am besten gerecht werden kann. In dieser Hinsicht sind die verschiedensten Entwürfe aufgestellt worden. So soll Berlin neben seiner bestehenden Stadtbahn ein grossartiges Netz elektrischer Hoch- und Untergrundbahnen erhalten, so steht auch in

*) Mit 8 Plänen und zahlreichen in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin. Julius Springer. 1892. 198 Seiten gross Folio.

Paris, Wien, Newyork, Chicago, Boston u. a. die Stadtbahnfrage im Vordergrund des öffentlichen Interesses.

Das grossartigste Netz städtischer Verkehrsmittel besitzt London. Man hat hier die Forderungen, die das Verkehrsleben stellt, am frühesten verstanden und ihnen Rechnung getragen. Allerdings machte sich hier die Bedürfnissfrage auf das Lebhafteste geltend. London ist viel mehr als ein mit Häusern bebautes Land, denn als eine Stadt nach der gewöhnlichen Anschauung zu betrachten. Dass die Londoner Verhältnisse von den anderen Grossstädten ständig im Auge behalten und mehr oder weniger zur Richtschnur genommen werden, ist selbstverständlich.

Es war daher eine zeitgemässe und dankenswerthe Aufgabe, als im Jahre 1888 die Louis Boissonnet-Stiftung die Verkehrseinrichtungen Londons und insbesondere seine Eisenbahnverhältnisse zum Gegenstand ihres Jahresberichtes machte. Der damalige Königliche Regierungsbaumeister G. Kemmann, jetzt Kaiserlicher Regierungsrath und Mitglied des Patentamtes, wurde mit Lösung dieser Aufgabe betraut und die in seinem Berichte niedergelegten Ergebnisse wiesen eine so eingehende und sachliche Behandlung des schwierigen Stoffes auf, dass seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Drucklegung des Kemmann'schen Berichtes wesentlich gefördert und derselbe so der Allgemeinheit zugänglich gemacht wurde. In einem stattlichen Bande, dessen Ausführung der Gediegenheit des Inhaltes entspricht, wird uns das Werk dargeboten.

Wohl fehlt es auf dem Deutschen Büchermarkte nicht an hervorragenden Abhandlungen über einzelne Gebiete des Englischen Eisenbahnwesens. Es braucht hier nur an die Arbeiten von Cohn, Schwabe, Guttmann und Reitzenstein erinnert zu werden. Ueber London hingegen ist von Deutschen Arbeiten — und auch von ausländischen — keine bekannt, die einen alles umfassenden Ueberblick vom grösseren Gesichtspunkte aus bietet. Meist sind es die Londoner Untergrundbahnen, die manche zu Mittheilungen veranlasst haben. Die diesen Gegenstand behandelnden Schriften ziehen vorwiegend die technische Seite dieser Anlagen in den Bereich ihrer Betrachtungen; so auch die neueste Schrift von Troske, die in Nr. 19 S. 201 d. Ztg. besprochen wurde.

Kemmann betrachtet die Londoner Verhältnisse so vom weitesten Standpunkte aus. Nicht allein, dass er die örtlichen und Vorort-Verkehrsmittel bespricht und das Bild der Entstehung und Entwickelung des Verkehrs und der Verkehrsmittel und ihr Zusammenwirken vor unseren Augen aufrollt: er betrachtet auch die Stellung Londons in seinen auswärtigen Verkehrsbeziehungen. Hierin liegt ein grosser Vorzug. Denn dadurch erst wird der Leser in Stand gesetzt, die innerste Eigenart der Londoner Verkehrsverhältnisse zu erkennen und mit klarem Blick die vielverschlungenen Fäden des Verkehrswesens zu entwirren. Schritt für Schritt führt uns der Verfasser in das Verständniss aller in Betracht kommenden Erscheinungen ein.

Kemmann gliedert sein Buch in neun Abschnitte.

Im ersten Abschnitt wird die eigenartige Stellung Englands gegenüber den festländischen Staaten beleuchtet und auf die Vortheile hingewiesen, welche die Lage des meerumspülten Königreichs für die Entwickelung des Verkehrs mit sich brachte. Es werden nacheinander der auswärtige Verkehr, der Binnen- und Küstenverkehr kurz besprochen, sowohl in Hinsicht der Güter- wie der Personenbeförderung. Dann wird in wenigen klaren Strichen ein Bild der inländischen Verkehrswege gezeichnet und namentlich eine Uebersicht der Eisenbahnen des Landes gegeben. Der Verfasser unterscheidet eine Englische, Schottische und Irische Bahngruppe, und sieht das Eisenbahnnetz von London wiederum als eine Gruppe für sich an. Bei der weiteren Eintheilung der Englischen Bahnen ist von London ausgegangen worden. Die Verbindungen sind in solche nach dem Festlande, nach dem Westen, nach dem Norden und nach dem Osten unterschieden, wozu dann die Bahnen von Wales als eine Gruppe für sich treten. Diese Eintheilung entspricht auch der individuellen Verschiedenheit der einzelnen Bahngruppen. Am Schlusse ist das Betriebsergebniss des Jahres 1888/89 kurz zusammengefasst.

Der Leser hat nach dem Studium des ersten Abschnittes den richtigen Blick und das Verständniss für die in den weiteren Abschnitten behandelten Gegenstände gewonnen. Es folgt im zweiten Abschnitt die Darlegung der Londoner Verkehrsverhältnisse und der zur Bewältigung des Verkehrs getroffenen Maassnahmen im allgemeinen. Auch hier hat der Verfasser den anerkennenswerthen Grundsatz befolgt, aus dem Allgemeinen heraus die Verhältnisse Schritt für Schritt zu entwickeln. Es ist der Umfang und der Charakter der Entwickelung von London in diesem Jahrhundert geschildert, die Grenzen von London sind nach den gebräuchlichen Eintheilungen festgelegt, namentlich im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse; die einzelnen Stadtbezirke sind in wirthschaftlicher Beziehung gekennzeichnet und ist insbesondere auf die eigenartige Stellung, welche die City als der Handelsmittelpunkt und das Westend einnehmen, nachdrücklich hingewiesen. Wir lernen die Bedürfnisse, die ein solcher Riesenkörper hat, kennen und sehen, welchen Ansprüchen zur Befriedigung derselben Genüge zu leisten ist. Nunmehr folgt eine Uebersicht der Verkehrsanlagen selbst, und zwar zunächst der Eisenbahnverbindungen, die, soweit der Personenverkehr in Betracht kommt, geschieden sind in Fernbahnen, Vorort- und Vorstadtbahnen und innere Stadtbahnen. So erstaunlich die Entwickelung der Vorort- und Vorstadtbahnen vorgeschritten ist, so wenig ist für die Anlage der inneren Stadtbahnen geschehen. Hier ist es allein die Untergrundbahn (innere Ringbahn), welche auf die Bezeichnung einer inneren Stadtbahn einigermaassen Anspruch machen kann. Der Verfasser deutet aber darauf hin, dass in diesen Verhältnissen Wandel geschaffen wird, und zwar durch Ausbau eines Netzes elektrisch betriebener Untergrundbahnen nach dem Muster der seit einiger Zeit im Betrieb befindlichen City- und Südlondonbahn. Eine zweite solche Bahn ist auch bereits im Bau.

Die Londoner Bahnen sind nach dieser allgemeinen Darlegung noch nach ihren Eigenthumsverhältnissen und ihrer Vertheilung über den Stadtbezirk besprochen. Es folgt dann eine Aufführung der Verkehrsmittel für den Strassenverkehr, in der behandelt sind die Strassenzüge und Brücken, der Umfang des Strassenverkehrs, die Strassenbahnen — letztere auch im Hinblick auf die Gesetzgebung —, die Omnibusse und Kutschen. Zuletzt sind die Dampferverbindungen aufgeführt, die für den Personenverkehr auf der Themse eine nicht zu unterschätzende Bedeutung haben. Ueber den gesammten Umfang des Londoner Personenverkehrs lässt sich eine zutreffende Angabe kaum machen. Man schätzt die Zahl der in Jahresfrist in London zurückgelegten Reisen auf 500 Millionen, davon entfallen allein 200 Millionen Reisen auf die Bahnen. Man hat sich hierbei zu vergegenwärtigen, dass die Gesammtzahl aller in England zurückgelegten Eisenbahnreisen im Jahre 1888/89 775 Millionen betrug.

Von hervorragender allgemeiner Bedeutung sind die nun folgenden Abschnitte III und IV des Kemmann'schen Werkes. Der erstere befasst sich mit der Regelung des Beförderungswesens der Eisenbahnen in wirthschaftlicher Beziehung und dem Rechtszustand, der letztere mit der Englischen Eisenbahnstatistik, wobei aber immer die Londoner Verhältnisse gebührend in den Vordergrund gerückt sind. Im besonderen ist eine Besprechung der Englischen Personentarife mit einer Gründlichkeit, wie sie bisher noch nicht bekannt ist, vorgenommen worden. Wir erfahren auch, welche Rolle die Wettbewerbsverhältnisse bei der Bemessung der Tarife spielen. Die Wettbewerbsfrage findet noch schärferen Ausdruck in den Bemerkungen über die Gütertarife, wobei auf die immer noch bestehenden argen Missstände hingewiesen wird. Wie die Bahnen sich der staatlichen Beaufsichtigung zu entziehen verstanden haben, ist erläutert, auf die Verschmelzungen, Betriebs-

vereinbarungen und den Abrechnungshof eingegangen, die Eisenbahnpolitik kurz beleuchtet und die Stellung des Handelsamtes gegenüber den Eisenbahnen gekennzeichnet. Diese Bemerkungen bieten, wenngleich der Verfasser sagt, dass er sie nur gestreift habe, doch ein klares Bild der Dinge.

Denjenigen, welche sich mit Eisenbahnstatistik beschäftigen, bietet der Abschnitt IV ein reiches Material. Es ist die erste erschöpfende kritische Würdigung, die hier zu Lande vorliegt. Die Mängel der Englischen Eisenbahnstatistik sind denn doch, wie sich hier herausstellt, so gross, dass sie dem Fachmann einen befriedigenden Aufschluss über viele Punkte nicht zu geben vermag. Der Verfasser stimmt Hadley bei, der sagt, dass „die ganze Theorie des Englischen Eisenbahnsystems von dem Grundsatze ausgeht, dass Eisenbahnen als geschäftliche Unternehmungen, nicht aber als Anlagen für das öffentliche Wohl zu betrachten sind; daher ihre unwillige Zurückweisung des Gedankens, als ob sie statistische Nachweisungen zu liefern hätten, die von einem ausserhalb liegenden Gesichtspunkt aufzustellen wären, nach innen aber ein geringes Interesse bieten."

In den statistischen Betrachtungen ist zunächst die Art der Rechnungslegung der Bahnen, die für die Handelsamtsberichte die Grundlage abgeben, erläutert; dann folgt eine Kritik der in diesen Berichten enthaltenen statistischen Aufzeichnungen, die auch im Auszuge eingehend besprochen sind.

Der grösste Abschnitt dem Umfange nach ist der fünfte, der den Personenverkehr der Londoner Bahnen eingehend beleuchtet. Er zerfällt in zwei grosse Abtheilungen, worin der Fernverkehr und der Vorstadt- und Vorortverkehr getrennt behandelt werden. Es ist hier ein sehr anschauliches Bild der gesammten Verkehrsverhältnisse geboten. Im ersten Theil erfahren wir wohl, dass wir in England, was Geschwindigkeit und Zahl der Züge anlangt, mit Leistungen zu rechnen haben, die nirgends übertroffen werden; wir erfahren aber auch, wie sehr diese Verhältnisse eine Folge des Wettbewerbes sind. Um hierüber ein klares Bild zu gewinnen, hat der Verfasser sich der grossen Mühe unterzogen, den Verhältnissen an der Hand der Betriebsfahrplanbücher auf den Grund zu gehen. Er kommt hierbei zu dem Ergebniss, dass mit der Ausscheidung des Wettverkehrs gleichzeitig auch der grösste Theil der Züge mit den grossen Geschwindigkeiten wegfällt, und dass diejenigen Orte, welche ohne Wettbewerb sind, hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Anzahl der Züge weniger gut bedient werden. Hier beschränkt man sich nur auf das absolut Nothwendige. Es geschieht dann noch der Arten der Züge, der Fahrpläne, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, Lokomotiven, Wagen und anderer Punkte von wesentlichem Betriebsinteresse Erwähnung.

Der zweite Theil veranschaulicht in klarer Weise die Betriebsführung auf den Vorstadt- und Vorortbahnen, die zunächst allgemein nach ihrer Art und ihren Leistungen gekennzeichnet sind. Wir erfahren hierbei, dass im Jahre 1888 an jedem Tage in rund 6 000 Fahrten nahe an 100 000 Zugkm fahrplanmässig zurückgelegt wurden. Die darauf folgende genauere Uebersicht aller Verkehrslinien und ihrer Züge sind an der Hand übersichtlicher Kärtchen auf das Eingehendste besprochen. Den Arbeiterzügen und Leerfahrten, Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der örtlichen Bahnen und den Betriebsmitteln sind die folgenden Unterabschnitte gewidmet. Die täglichen Leerzugkilometer in London erreichen die Höhe der 6,7 maligen Entfernung zwischen London und Edinburg, nämlich 4 350 km; hierzu kommen noch für leerlaufende Lokomotiven weitere 5 650 km. Von besonderem Interesse sind auch die Ausführungen über die Betriebsmittel.

Im sechsten Abschnitt ist auf die Benutzung der Bahnhofs- und Streckengeleise und die Art der Zugsicherung, soweit hierbei das Signalwesen in Frage kommt, eingegangen. Die Bahnhöfe und die Art der Betriebsführung in denselben, sowohl für den Fern- als für den örtlichen Verkehr, die Prüfung der Fahrkarten und die Anlage der Geleise auf der Strecke bieten viel neues.

Bei der Bedeutung, welche die elektrischen Untergrundbahnen im Verkehrswesen anscheinend gewinnen werden, ist es gewiss gerechtfertigt, wenn der Verfasser diese Bahnen einer besonderen Besprechung unterwirft, wie dies im siebenten Abschnitt geschieht. Es sind hier die City und Südlondonbahn, ferner die Centrallondonbahn, die im Bau begriffen ist, und endlich die erst geplanten elektrischen Untergrundbahnen, die auch in diesem Blatte wiederholt Erwähnung gefunden haben, besprochen.

Ist die bisherige Besprechung dem Personenverkehr gewidmet gewesen, so findet im achten Abschnitt der Güterverkehr, und zwar zunächst im allgemeinen, und dann für London im besonderen, seine eingehende Betrachtung. Namentlich ist die Behandlung der Stückgüter in erschöpfender und übersichtlicher Weise klargelegt.

Beachtenswerthe Mittheilungen über die geschichtliche Entwickelung sind im neunten Abschnitt gegeben, der namentlich auch über die Veranschlagung der ersten Eisenbahnen interessante Aufschlüsse gibt. Es sind zunächst die Stammlinien behandelt, die bis zum Regierungsantritt der Königin Viktoria (1837) im grossen und ganzen bereits sämmtlich genehmigt waren. Dann sind die später entstandenen Linien, namentlich mit Bezug auf die Entwickelung der städtischen, ins Auge gefasst worden.

Ausser 100 in den Text gedruckten Abbildungen in vortrefflicher Ausführung, die zum Theil nach photographischen Aufnahmen wiedergegeben wurden, sind dem Werke 8 grosse Pläne beigefügt, die in musterhafter Darstellung den Inhalt ergänzen. Blatt I ist eine Karte der Englischen Eisenbahnen, in welcher die Schnellzugverbindungen farbig hervorgehoben sind; Blatt II gibt eine Uebersicht der Londoner Eisenbahnen in ihrer Entwickelung innerhalb der städtischen Grenzen. Um die Londoner Verhältnisse noch klarer zu veranschaulichen, ist Berlin mit seinen Bahnen im selben Maassstabe London gegenübergestellt. Der Abstand ist in der That überraschend. Blatt III ist ein Stadtplan von London mit sämmtlichen Strassenbahnen und Omnibuslinien; Blatt IV gibt eine sehr übersichtliche in Buntdruck hergestellte Karte des Londoner Eisenbahnnetzes, wobei die Eigenthumsverhältnisse genau zur Darstellung gebracht sind. Der Verkehr auf den Linien ist in den beiden folgenden Blättern graphisch aufgetragen, der Personenverkehr auf Blatt V, der Güterverkehr auf Blatt VI. Die Blätter VII und VIII endlich geben graphische Fahrpläne, die nach den Betriebs-Fahrplanbüchern zusammengestellt sind und ein klares Bild von dem auf einzelnen Linien herrschenden Verkehr bieten.

So stellt sich das Kemmann'sche Werk als ein in sich abgerundetes, organisches Ganzes dar, das sich durch strenge Sachlichkeit und klare Darstellung auszeichnet. Wenn uns das Buch in erster Linie ein anschauliches und bis in die Einzelheiten durchgeführtes Bild des Londoner Verkehrswesens zeigt, so wirft es gleichzeitig helle Streiflichter auf die Englischen Eisenbahnverhältnisse in ihrer Gesammtheit, und in diesem Sinne bietet das Buch vielmehr, als sein Titel andeutet. Der Verfasser kommt zu Folgerungen, wie sie überzeugender und klarer bisher noch nicht ausgesprochen sind. Er hat sein Urtheil nicht aus Büchern geschöpft, obwohl er die ganze einschlägige Litteratur, wie aus dem Buch überall hervorgeht, genau kennt, er hat vielmehr einen selbständigen tiefen Einblick in die Verhältnisse an Ort und Stelle gewonnen, und unparteiisch Licht und Schatten abgewogen. Wir sehen mit Kemmann, und können, namentlich gegenüber den lobpreisenden Darstellungen in Zeitungsberichten und begeisterter Verehrer alles Fremdländischen, nur ausdrücklich darauf hinweisen, wie sich neben der Vollkommenheit vieler Englischer Einrichtungen doch auch mancherlei auszusetzen findet, mehr vielleicht, als bisher angenommen wurde. Wir sind um ein Werk bereichert, das allen denen, die sich mit den darin behandelten Fragen zu beschäftigen haben, ein unschätzbares reiches Material bietet, und für das wir dem Verfasser und dem Verleger nur unsere wärmste Anerkennung zollen können.

Rs.

Dr. Engel im Kampfe mit der Lübeck-Büchener Eisenbahndirektion.

In welcher Weise von selbstbewussten Laien in Eisenbahnangelegenheiten gearbeitet und geurtheilt wird, davon hat in den letzten Tagen der bekannte Agitator für den Zonentarif, Dr. Eduard Engel, ein bemerkenswerthes Beispiel geliefert. Der Genannte hatte an der, am 9. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft theilgenommen und es dort der Direktion der Gesellschaft zum Vorwurfe gemacht, dass sie die Schnellzüge auf der Lübeck-Hamburger Bahn mit keiner grösseren Geschwindigkeit, als 75 km für die Stunde, befördern lasse, während auf der Berlin-Hamburger Bahn diese Geschwindigkeit erheblich überschritten werde. Von Herrn Direktor Brecht war zur Widerlegung dieses Vorwurfs auf die wesentlich günstigeren baulichen Verhältnisse der Berlin-Hamburger Bahn hingewiesen und besonders hervorgehoben worden, dass auf dieser nicht, wie auf der Lübeck-Hamburger Bahn, bedeutende Strecken mit einer Steigung von 1:200 vorkämen.

Herr Dr. Engel hat infolge dessen kürzlich ein Schreiben an zahlreiche Zeitungen versandt, in welchem er nach Erwähnung der mitgetheilten Vorgänge sich wörtlich wie folgt auslässt:

> „Nunmehr stelle ich auf Grund der amtlichen Angaben (der vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen ‚Statistik der Eisenbahnen Deutschlands') fest, dass jene Behauptung des Direktors Brecht der Wahrheit nicht entspricht. Während auf der Strecke Hamburg-Lübeck die stärkste Steigung nur bis 1:200, das stärkste Gefälle nur bis 1:300 erreicht, beträgt die stärkste Steigung für Hamburg-Berlin 1:100, das stärkste Gefälle sogar 1:50. Es gibt deshalb keinen Grund — es sei denn die Abneigung des Direktors Brecht gegen die Beschleunigung des Verkehrs —, weshalb zwischen Hamburg und Lübeck nicht schneller gefahren wird."

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hat nun eine Berichtigung dieser „Feststellungen" erlassen, aus welcher sich folgendes ergibt:

1. Die stärkste Steigung der Lübeck-Hamburger Bahn beträgt in beiden Richtungen 1:200. Herr Dr. Engel ist nur bei Einsicht der Statistik eine Zeile zu hoch gerathen und hat die für die Lübeck-Büchener Bahn geltenden Ziffern 1:200 und 1:300 auf Lübeck-Hamburg bezogen!
2. Die von Herrn Dr. Engel angegebene Neigung von 1:50 kommt auf der Berlin-Hamburger Bahn, bekanntlich einer der günstigst gelegenen Flachlandbahnen, selbstverständlich nicht vor. Der Irrthum ist dadurch hervorgerufen, dass in den älteren Jahrgängen der Statistik die Berlin-Hamburger Bahn mit mehreren, übrigens dort ausdrücklich namhaft gemachten Nebenbahnen und Anschlussgeleisen zusammen behandelt ist und dass eins der letzteren, das Uferladegeleis bei Hohnstorf (auf dem linken Elbufer gegenüber Lauenburg) eine Neigungsstrecke von 1:50 enthält. Es ist schwer verständlich, dass Herr Dr. Engel diese starke Neigung gerade der Hauptbahn zuschreiben und sich nicht zuvor über den Sachverhalt näher unterrichten zu sollen geglaubt hat, wozu ein Blick in den letzten Jahrgang der Statistik, der die Hauptbahn und die Nebenbahnen getrennt aufführt, genügt haben würde.
3. Die Neigung von 1:100 (genau 1:128) besteht dagegen wirklich auf der Berlin-Hamburger Bahn, aber wo? — in der Halle des Berliner Bahnhofs in Hamburg, wo sie in einer Länge von 284 m bei Erbauung der Hamburg-Bergedorfer Bahn nach Englischer Gewohnheit eingelegt worden ist (natürlich in der Richtung von Hamburg als „Gefälle", nicht als „Steigung", wie Dr. Engel angibt!), um das Abfahren der Züge zu erleichtern. — Im übrigen hat die Berlin-Hamburger Hauptbahn keine stärkeren Steigungen als 1:300, und auch diese, einschliesslich der Steigungen zwischen 1:300 und 1:400, nur auf 0,9 % bezw. 1,5 % der Bahnlänge, während von der Lübeck-Hamburger Bahn 18,31 % bezw. 20,51 % in derartigen Steigungen liegen, und zwar zur Hälfte in 1:200.

   Auf den Fachmann muss es noch besonders einen befremdenden Eindruck machen, dass, wie aus der ganzen Fassung des Schreibens und besonders aus der vorhin angedeuteten Verwechselung von Steigung und Gefälle hervorgeht, dem Herrn Verfasser die Art der Unterscheidung zwischen beiden Bezeichnungen in der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts nicht klar geworden ist.

Sehr bezeichnend ist auch die nachfolgende Rechtfertigung, welche Herr Dr. Engel auf die Berichtigung der Lübeck-Büchener Direktion erlassen hat:

> „Die Entgegnung des Herrn Direktors Brecht wegen der Steigungs- und Gefällverhältnisse der Strecke Hamburg-Lübeck beruht auf dem Lageplan der Eisenbahn, der mir natürlich nicht zu Gebote steht. Ich kann nur kurz mein letztes Wort dahin aussprechen: man stelle an die Spitze der Lübeck-Büchener Eisenbahn einen einsichtigen Kaufmann statt eines Juristen, so wird derselbe zweifellos zwischen Hamburg und Lübeck nicht Stunden ohne Zugverbindung (zwischen Lübeck und Travemünde gar 3¾ Stunden) lassen. Und man stelle einen Englischen Eisenbahntechniker an, so wird der die Strecke zwischen Hamburg und Lübeck (63 km) zweifellos in weniger als einer Stunde befahren.
>
> Berlin. Dr. Eduard Engel."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die nachstehend bezeichneten Strecken:

1. Coburg-Rodach, 17,68 km (Werra-Eisenbahngesellschaft),
2. Eisenerz-Vordernberg 19,920 km (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen)

von welchen die erstbezeichnete Strecke am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, während die Strecke Eisenerz-Vordernberg, die bereits am 15. September 1891 zunächst für den beschränkten Güterverkehr eröffnet wurde, am 9. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — und zwar die Strecke Coburg-Rodach vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Die Radreifenbruch-Statistik für die Berichtsjahre 1888/89 und 1889/90 ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Nachtrag V zum Vereins-Betriebsreglement. Vorbezeichneter Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2190 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 2282 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik für die Berichtsjahre 1888/89 und 1889/90 (abgesandt am 25. und 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussischer Landtag: Schlussberathungen des Kleinbahngesetzes.

Auf der Tagesordnung des Herrenhauses stand am 22. d. Mts. die Berathung der aus dem Abgeordnetenhause verändert zurückgekommenen Vorlage über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. Die Kommission beantragt, in § 21 den Schlusssatz zu streichen, der lautet: „Die angesetzten Beförderungspreise haben gleichmässig für alle Personen und Güter Anwendung zu finden."

Ferner sollen im § 30, der lautet: „Haben Kleinbahnen nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, dass sie als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, [und hat sich der Unternehmer dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterworfen,] so kann der Staat den eigenthümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Werthes nach einer mit 1jähriger Frist vorangegangenen Ankündigung beanspruchen", die Worte „und hat" bis „unterworfen" gestrichen werden.

Berichterstatter Graf Frankenberg: Das Abgeordnetenhaus habe dieses Gesetz gründlich umgestaltet zurückgeschickt. Die Kommission des Herrenhauses habe beschlossen, es mit nur geringen Aenderungen anzunehmen; an dem ganzen Aufbau und Inhalt des Gesetzes sei nur wenig geändert worden. Wenn das Gesetz richtig gehandhabt werde, werde es dem Lande zum Segen gereichen. Die besten und grössten Firmen der Eisenindustrie wollten sich des Baues gerade dieser Kleinbahnen bemächtigen. Der Minister habe erklärt, dass die Einnahmen der Staatseisenbahnen um 58 000 000 ℳ hinter dem Etat zurückblieben. Das fordere dazu auf, alle Kräfte anzustrengen, um den Verkehr zu heben, dazu biete dieses Gesetz ein mächtiges, wirksames Mittel. Er bitte deshalb, es anzunehmen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen: M. H.! Das Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, wie das Haus der Abgeordneten dies Gesetz nunmehr genannt hat, ist allerdings in einer vielfach veränderten Gestalt an das Hohe Haus zurückgekommen. Wie der Herr Berichterstatter bereits ausgeführt hat, sind diese Aenderungen in überwiegender Zahl redaktioneller Natur. Es ist beabsichtigt worden, mit der Aenderung der Fassung Sinn und Absicht der betreffenden Bestimmungen klarer zum Ausdruck zu bringen, und die Staatsregierung hat sich davon überzeugen müssen, dass diese Absicht auch in einer Reihe von Fällen erreicht worden ist; in anderen Fällen ist wenigstens die jetzige Fassung durchaus nicht minderwerthig gegenüber derjenigen Fassung, aus der das Gesetz ursprünglich aus dem Herrenhause hervorgegangen ist. Die Staatsregierung hat sich also auch hier unbedenklich einverstanden erklären können.

M. H., aber auch eine Reihe von materiellen Aenderungen sind vorgenommen worden, und zwar in 15 Paragraphen, zum Theil ziemlich einschneidender Natur. Die Königliche Staatsregierung hat geglaubt, auch in dieser Beziehung die Bedenken, die sie in einzelnen Punkten hatte, hinten antreten lassen zu dürfen gegenüber der Erreichung des Zweckes, im Einvernehmen mit der Landesvertretung baldigst ein Gesetz zur Verabschiedung zu bringen, auf welches das ganze Land, ich wiederhole es: das ganze Land einmüthig wartet, welches als ein dringendes Bedürfniss anerkannt worden ist zur Entwickelung unseres Verkehrslebens, zur Entwickelung namentlich aller derjenigen Verkehrswege, die dazu bestimmt sind, innerhalb gewisser Grenzen die bisherigen Verkehrswege zu ersetzen und den Handel und Wandel an die grossen Bahnen heranzubringen. M. H., die Königliche Staatsregierung hat auch geglaubt — sich darin eins wissend mit der Auffassung in diesem Hohen Hause —, dem Abgeordnetenhause in dem Bestreben folgen zu können, alle nicht unbedingt nothwendige polizeiliche Bevormundung und Beschränkung von dem Kleinbahnwesen fern zu halten. In diesem Sinne ist ein grosser Theil der materiellen Abänderungen aufzufassen. Es sind eine ganze Reihe von Erleichterungen in Beziehung auf die Genehmigung und Beaufsichtigung der Kleinbahnen und in Beziehung auf die freie Gestaltung des Tarifwesens und Fahrplanwesens getroffen worden.

Nur in einem Punkte hat allerdings die Königliche Staatsregierung bis jetzt ihre Bedenken gegen die Fassung, welche das Abgeordnetenhaus dem Gesetzentwurf hat zu theil werden lassen, aufrecht erhalten. Das ist die Erschwerung, die seitens des Abgeordnetenhauses bezüglich des Erwerbes der Kleinbahnen durch den Staat in das Gesetz hineingebracht worden ist —, welche Erschwerung im wesentlichen darin besteht, dass der Staat die betreffenden Kleinbahnen, deren Erwerb ihm aus allgemeinen Rücksichten des Staats, sei es aus Verkehrsrücksichten, aus strategischen oder anderen Rücksichten nothwendig erscheint, nur dann erst vornehmen kann, wenn der betreffende Unternehmer auf Erfordern sich nicht bereit erklärt, das betreffende Bahnunternehmen unter das Gesetz vom 3. November 1838 zu stellen.

Wenn das Hohe Haus geneigt gewesen wäre, die Fassung des Abgeordnetenhauses anzunehmen, so würde gegenüber einem solchen Beschlusse die Staatsregierung wohl auch dieses Bedenken haben zurücktreten lassen können, so wünschenswerth es ihr auch fortdauernd erscheinen muss, die Erschwerung im Erwerb der Kleinbahnen aus dem Gesetz entfernt zu sehen. Sie hätte geglaubt, davon Abstand nehmen zu können, in dem Bewusstsein, dass die einmüthige Auffassung des Herrenhauses, des Abgeordnetenhauses und der Staatsregierung die beste Mitgift sei, welche diesem Gesetz mit auf den Weg hätte gegeben werden können.

Der Minister wendet sich hierauf gegen die allgemeinen Bedenken, die von den Vorrednern gegen das Gesetz vorgebracht worden waren. Gegen das Bedenken, dass nach Verabschiedung dieses Gesetzes eine neue Aera des Gründungsfiebers und des Eisenbahnschwindels sich bilden würde, bemerkt u. a. der Minister: Wenn man das Privatkapital heranziehen wolle zu dem Bau der Kleinbahnen, so könne man nicht wohl ganz vermeiden, dass sich unter diesem Privatkapital auch Unternehmer einschleichen, die von rein egoistischen Erwerbsrücksichten sich leiten lassen, es werde gewiss eine der schwierigsten, aber auch eine der ernstesten Aufgaben der Staatsregierung sein, in dieser Beziehung thunlichst Schaden abzuwenden.

Ohne das Privatkapital würde es nur unter günstigen Verhältnissen gelingen, aus der eigenen Macht der Betheiligten heraus derartige Kleinbahnen zustande zu bringen. Dass das auch möglich sei, dafür lägen allerdings jetzt bereits schon eine ganze Reihe von Beispielen vor, und gerade in den östlichen Provinzen, welche als die wirthschaftlich schwächeren bezeichnet werden, rege sich das Bestreben, derartige Kleinbahnen aus eigener Initiative zu bauen. „In der Provinz Pommern beispielsweise sind verschiedenartige Projekte bereits so weit, dass man von ihnen sagen kann, sie werden nach Verabschiedung des Gesetzes ins Leben treten können. Andererseits ist aber gerade auch das Zusammenwirken der Betheiligten, sei es der Privaten oder der betheiligten Korporationen, der Gemeinden, der Kreise und der Provinzen mit dem Privatkapital in vielen Fällen gewiss die Bedingung des Zustandekommens derartiger Kleinbahnen. Wenn das Privatkapital sich darauf beschränkt, subsidiär einzutreten — und bei einer Gesellschaft, die schon am weitesten in ihrer Gründung vorgeschritten ist, die mir ihre Statuten bereits zur Kenntnissnahme mitgetheilt hat, wird dieser Zweck in erster Linie verfolgt, und zwar in Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht —, subsidiär einzutreten mit ihrem Kapital, mit ihren Erfahrungen, mit ihrem Apparat an Personen und an Material, um den Bau und auch, wenn gewünscht wird, den Betrieb derartiger Kleinbahnen zu fördern und zu erleichtern, so werden wir alle damit einverstanden sein, dass, wenn sich derartige Privatgesellschaften finden, dies im grossen und ganzen als ein Segen für das ganze Verkehrswesen des Landes zu betrachten sein wird."

„Man solle der Zukunft mit etwas weniger Befürchtung entgegentreten, mit grösserer Zuversicht, dass es uns gelingen wird, in der Beziehung das Richtige zu finden und die Schädlichkeiten abzuwenden, ebenso wie es anderen Ländern unter ähnlichen Verhältnissen bereits gelungen ist. Was in Belgien und Holland, was in Italien unter zum Theil viel weniger günstigen Verhältnissen möglich ist, kann uns unmöglich schwer fallen. Denn ich glaube, dass der Zustand unserer Rechts- und Verwaltungseinrichtungen, die Auffassung unseres Volkes sowohl, als die Auffassung unserer Regierung in der Beziehung einen grösseren Halt bieten wird, als dies in irgend einem der anderen Staaten der Fall ist, in denen ähnliche Kleinbahnbauten mit Glück zum Segen des Landes erbaut und betrieben werden. Wer heute durch Oberitalien, durch Belgien und Holland fährt, kann sich davon überzeugen, in welchem Maasse dieses Kleinbahnwesen dem Lande zum Segen gereicht hat. Es ist, als wenn Berieselungskanäle über die Länder gelegt werden, unter deren fruchtbringendem Nass alles spriesst und keimt. Der Segen, der von diesen Kleinbahnen ausgeht, tritt beispielsweise in Oberitalien so klar zu Tage, dass selbst der Tourist sich davon überzeugen kann. Ich glaube deshalb, m. H., Sie dürfen die Befürchtung, die in dieser Beziehung gehegt worden ist, nicht in dem Maasse theilen, dass Sie sich abhalten lassen, mit Vertrauen in das Gesetz hineinzugehen."

Gegenüber der Befürchtung, es möchten durch das Inslebentreten des Kleinbahngesetzes die Nebenbahnen entweder ganz bei Seite gelassen oder doch in einem viel geringeren Maasse gebaut werden, erklärt der Herr Minister, dass er bereits in sehr lebhaften Unterhandlungen mit dem Finanzminister über die Vorlage stehe, die er in der nächsten Tagung des Landtages vorlegen wolle. Es bestehe also durchaus nicht die Absicht, nunmehr von dem Bau der Nebenbahnen abzugehen. „Wir stehen aber allerdings unter dem Druck der gegenwärtigen Verhältnisse und haben uns nach der Decke zu strecken."

Zum Schluss legt nochmals der Herr Minister das Gesetz dem Hause dringend ans Herz. „Es regt sich überall im Lande, um, wenn dieses Gesetz verabschiedet ist, mit dem Bau von Kleinbahnen vorzugehen. Es regt sich in allen Provinzen und wird mit Ungeduld und Spannung erwartet, dass durch dieses Gesetz eine klare Grundlage für die rechtliche und verwaltungsseitige Behandlung der Kleinbahnen geschaffen und dadurch die Möglichkeit geboten wird, in Zukunft die Kleinbahnen gedeihlich zu entwickeln, den Bau und Betrieb derselben zum Segen des Landes zu fördern. Ich bitte dringend, dass das Hohe Haus die Gesetzesvorlage annehme."

Zu § 30 erklärte der Herr Minister entsprechend seinen früheren Ausführungen, dass die Staatsregierung seines Erachtens unbedingt das Recht haben müsse, Bahnen, deren Erwerb für das allgemeine Staatswohl nothwendig ist, aus diesem oder aus jenem Grunde — „es werden im wesentlichen immer entweder Betriebsrücksichten des Staatseisenbahnnetzes oder strategische Rücksichten sein, und, wie ich voraussetze, wohl kaum jemals rein fiskalische Gründe" — gegen die im Gesetze vorgesehenen sehr reichlichen Entschädigungen in das Eigenthum und den Betrieb des Staats überzuführen. Der Erwerb der Bahn sei durch den Zusatz, den das Abgeordnetenhaus dem § 30 gegeben hat, in die Hand des Unternehmers gelegt worden. Der Unternehmer habe danach die Wahl, ob er das Angebot des Erwerbes des Unternehmens durch den Staat annehmen, oder ob er sich dem Gesetz vom 3. November 1838 unterwerfen will. Wenn auch nichts anderes, so würde doch diese Bestimmung jedenfalls den Erfolg haben, dass die Verhandlungen darüber sich in ungemessene Zeiten hinziehen. Der Minister bitte daher dringend, dass das Haus an den Beschlüssen seiner Kommission festhält.

Im weiteren Verlaufe nahm das Herrenhaus die Vorlage nach den Beschlüssen der Kommission an, das Gesetz hatte also ausser mehreren redaktionellen Aenderungen auch eine erhebliche materielle Aenderung in den §§ 21 und 30 erfahren und musste daher nochmals das Abgeordnetenhaus beschäftigen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 23. d. Mts. wurden die §§ 1—20 ohne Diskussion angenommen, desgleichen § 21 und § 30 in der Fassung des Herrenhauses, desgleichen die §§ 22—29, ebenso der Rest des Gesetzes und schliesslich das ganze Gesetz gegen wenige Stimmen.

Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung.

Die Ausschüsse des Bundesraths für Handel und Verkehr, für Eisenbahnen, Post und Telegraphie und für Justizwesen traten am 21. d. Mts. zu einer Sitzung zusammen, um den Gesetzentwurf über die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung zu berathen. Der Bundesrath hat dem mündlichen Bericht des genannten Ausschusses über den erwähnten Gesetzentwurf und einer hierauf bezüglichen Eingabe die Zustimmung ertheilt.

Zur Ausführung des Gesetzes vom 6. Juni d. J.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 15. d. Mts. wird bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetze vom 6. Juni d. J., betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, im § 1 unter Nr. I Litt. a vorgesehenen Eisenbahnlinien und der im § 1 unter Nr. III 15 vorgesehenen Bahnverbindung die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes übertragen wird:

A. der Bahnen: 1. von Gramenz nach Bublitz, 2. von Schivelbein nach Polzin der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, 3. von Stettin nach Jasenitz der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 4. von Geestemünde nach Stade, 5. von Paderborn nach Büren der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, 6. von Bierfeld nach Türkismühle der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln,

B. der Bahnverbindung zwischen Remscheid und Menninghausen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.

Zu dem Tarif vom 1. April 1891 tritt vom 1. Juli d. J. ab der I. Nachtrag in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs in allen seinen Abschnitten enthält.

Von besonderer Bedeutung sind die Aenderungen infolge des vom Monat Juli d. J. ab zur Durchführung gelangenden veränderten Betriebsdienstes der Deutschen Levantelinie. Dieselbe läuft nach Vermehrung ihrer Dampfer in 2 Linien an:

1. die Häfen Piräus, Syra, Smyrna, Konstantinopel, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter), abwechselnd Burgas und Varna, regelmässig 14 tägig;
2. die Häfen Alexandrien, Salonik und Dedeagatsch regelmässig ungefähr dreiwöchentlich.

Durch die neue Fahrordnung tritt fast nach sämmtlichen Häfen eine Vermehrung der Expeditionen und eine Verkürzung der Reisedauer der Dampfer ein.

Der Hafen von Alexandrien ist als Anlaufehafen neu hinzugetreten und wird als Verbandshafen in den Tarif aufgenommen. Sendungen werden zu den gleichen Frachtsätzen wie nach den übrigen Verbandshäfen abgefertigt, wodurch gegen die bisherige indirekte Abfertigung (Umladung in Piräus) eine Frachtermässigung von 1,50 ℳ für 100 kg eintritt.

Durch Umladung in Alexandrien, statt wie bisher in Smyrna, erreichen die nach Syrischen Häfen (Alexandrette, Beyruth, Jaffa usw.) bestimmten Güter diese Häfen schneller und zu billigeren Frachten als bisher.

Einzelne neu eintretende, mit Frachterhöhungen verbundene Aenderungen treten erst am 12. August d. J. in Kraft.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Hauptbahn von Korschen nach Lyck beauftragt worden.

Eröffnung von Strecken und Stationen.

Am 1. Juli d. J. werden im Direktionsbezirk Elberfeld eröffnet:

1. an der dem Betriebsamt Hagen unterstellten Neubaustrecke Brügge-Meinerzhagen die Stationen Volme, Kierspe und Meinerzhagen, ferner die bisher für den beschränkten Güterverkehr in Betrieb gewesene Station Oberbrügge für den Gesammtverkehr;
2. die an der Bahnstrecke Altenhundem-Fredeburg gelegene Güterladestelle Lenne für den Güter- und Viehverkehr.

Für die neue Bahnstrecke hat die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit (siehe Bekanntmachung auf S. 528).

Gesellschaft für den Bau und Betrieb von Kleinbahnen.

Dem Vernehmen nach hat sich infolge des neuen Kleinbahngesetzes eine besondere Gesellschaft für den Bau und Betrieb derartiger Bahnen gebildet. Sie soll unter der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin bereits beim Handelsgericht zur Eintragung angemeldet sein. Alleiniger Geschäftsführer soll der Geh. Kommerzienrath Lenz sein und diesem soll dabei die Betheiligung bedeutender Bankinstitute zur Seite stehen.

Mecklenburgische Südbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen im Jahre 1891 aus dem Personenverkehr 168 190 ℳ (gegen 166 325 Mark im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 216 271 ℳ (209 381 Mark); hinzu treten Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen, von Betriebsmitteln 18 423 ℳ, Erträge aus Veräusserungen 166 ℳ, verschiedene sonstige Einnahmen 3 060 ℳ, so dass sich eine Gesammteinnahme von 406 112 ℳ (392 969 ℳ) ergibt. Die Betriebsausgaben stellten sich auf 242 449 ℳ (427 578 ℳ). Es verbleibt demnach an Stelle des vorjährigen Fehlbetrags von 34 614 ℳ ein Ueberschuss von 163 663 ℳ, welcher wie folgt verwendet wird: 4,5 % Zinsen auf 200 000 ℳ, Anleihe 1. Juli bis 31. Dezember 4 500 ℳ, zur Deckung der Verwaltungskosten der Gesellschaft 11 142 ℳ und an den Betriebspächter für Betriebsführung, Gewinn usw. 148 021 ℳ

Eine Erklärung für die bedeutende Herabminderung der Betriebskosten, welcher das bessere Ergebniss des Berichtsjahres zu verdanken ist, enthält der Geschäftsbericht nicht.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die Einnahmen der von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein betriebenen Bahn im Jahre 1891 betragen 192 814 ℳ, die Ausgaben dagegen 79 828 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 112 986 ℳ verbleibt. Dagegen sind zu bestreiten: Restrücklage zum Erneuerungsfonds 2 343 ℳ, Einlage in den Erneuerungsfonds 12 695 ℳ, Einlage in den Reservefonds 1 000 ℳ, auf Grund des neuen Betriebsvertrages die Hälfte der Roheinnahmen für 1891 97 408 ℳ, Zuschuss für Zinsen und Tilgung der Anleihe zur Betheiligung beim Aktienkapital der Mecklenburgischen Südbahn (3 % : 120 000) 3 600 ℳ, 4 % Zinsen auf die neue Anleihe zur Vergrösserung der Bahnanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel von 150 000 ℳ vom 1. Juli bis 31. Dezember 1891 3 000 ℳ, Zahlung der Eisenbahnsteuer 1 284 ℳ, Deckung der Verwaltungskosten der Gesellschaft 2 051 ℳ, zusammen 122 382 ℳ, so dass der Betriebspächter einen Zuschuss von 9 397 ℳ zu leisten hat.

Werrabahn.

In der Generalversammlung waren 163 Stimmen vertreten. Die Dividende für 1891 wurde auf $1^{9}/_{10}$ % festgesetzt. Die turnusgemäss ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder, Oberbürgermeister von Stoemeier(Hildburghausen) und Brauereibesitzer Zeitz (Meiningen) wurden wiedergewählt.

Saal-Eisenbahn.

In der am 22. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde von der Direktion mitgetheilt, dass bezüglich des Verkaufsangebots an den Preussischen Staat der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Antwort noch nicht ertheilt habe.

Aus der Mitte der Aktionäre wurde eine Vereinigung der Betriebe der Weimar-Geraer Eisenbahn und der Saal-Eisenbahn zur Herabminderung der Ausgaben angeregt. Mit 692 gegen 285 Stimmen wurde beschlossen, die Dividende für die Prioritäten nicht wie es seitens der Gesellschaftsbehörden vorgeschlagen war, auf 4, sondern auf $3^{1}/_{2}$ % festzusetzen, um die durch diesen Unterschied erzielten Ersparnisse zur besseren Ausstattung des Erneuerungsfonds und des Reservefonds I zu verwenden, mit welcher Absicht sich die Direktion und der Aufsichtsrath einverstanden erklärten. Der Geschäftsbericht wurde darauf mit der Abänderung genehmigt, dass dem Erneuerungsfonds 90 000 ℳ statt 76 000 ℳ und dem Reservefonds I 25 000 ℳ statt 10 000 ℳ zugeführt werden. Den Gesellschaftsbehörden wurde Entlastung ertheilt.

Norddeutscher Lloyd.

Die Reichspost-Dampferlinien nach Ostasien und Australien schliessen nach dem Geschäftsbericht im Jahre 1891 mit einem Verlust ab von 859 115 ℳ gegen 1 496 085 ℳ im Vorjahre. Recht ungünstig gestalteten sich die Frachten nach Australien, welche infolge starken Wettbewerbs und bei geringem Angebot von Ladung ganz bedeutend zurückgingen. Auf der Newyorkfahrt hat sich der Personenverkehr wenig verändert; das

Frachtengeschäft blieb bis zum Herbst ungünstig, die Rückfrachten waren niedrig und erst gegen Schluss des Jahres machte sich eine Besserung bemerkbar. Das Ergebniss der Newyorkfahrt steht hinter demjenigen des Vorjahres zurück. Die Ursachen dafür liegen in einer Mindereinnahme im Personen- und Frachtenverkehr, in Mehrausgaben, welche durch die dreimal in der Woche vorgenommene Schnelldampferexpedition entstanden sind, sowie in aussergewöhnlichen umfangreichen Reparaturen.

Auf der Südamerikanischen Linie ergibt sich ein Rückgang in der Personenbeförderung, verursacht durch die politischen Zustände in Brasilien und Argentinien. Die Frachten nach dem La Plata waren andauernd niedrige.

Weltausstellung in Chicago.

Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen werden voraussichtlich auf der Weltausstellung in Chicago die neueren Bahnhofsanlagen in Plänen und, soweit möglich, auch in Modellen zur Anschauung bringen.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Cuneo-Ventimiglia. Der Provinzialausschuss für Turin hat infolge des Kammerbeschlusses, durch welchen die Vollendung dieser Linie, von welcher die 32 km lange Strecke Cuneo-Limone in Betrieb gesetzt ist, auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben wurde, vorläufig die Weiterzahlung des provinzseitigen Zuschusses zu den Baukosten ausgesetzt, in Anlehnung an die gesetzlichen Vorschriften.

Venedig-Trient (Valsuganabahn). Die in Wien geführten Oesterreichisch-Italienischen Verhandlungen haben durchweg befriedigenden Fortgang genommen, so dass Minister Branca in der Kammer erklären konnte, dass, da Oesterreich eine Linie zum Anschluss an Bassano-Primolano vorziehe, der Bau letzterer Strecke endgültig ins Auge zu fassen sei. Inzwischen hat sich an dieser kürzesten Verbindung durch das Valsuganer Gelände auch der Tiroler Landtag mit einer Beihilfe von 200 000 fl. zu den Baukosten betheiligt; diese soll, wie bereits anderweitig mitgetheilt, in der Form von Aktien erfolgen und hat zur Voraussetzung, dass die Baukosten 5 Millionen nicht übersteigen. — Der „Adriatico“ berichtet ferner dazu, dass eine Abordnung von Trient an den Tiroler Landtag sich im Vorwege mit der Handelskammer zu Venedig in Verbindung gesetzt hat. Zu bemerken ist, dass diese Linie keineswegs die Bedeutung einer Lokalbahn hat, sondern unzweifelhaft dazu bestimmt sein wird, Deutschland wieder dem altberühmten Hafen von Venedig zu nähern. Dass die Verbindung einem längst gehegten Bedürfniss und alten Wunsche entspricht, beweist u. a. ein Brief des Ingenieur Paläocapa vom August 1863, welcher die Vortheile dieser internationalen Verbindung mit dem Orient namentlich für die Hafenstadt Venedig in eingehender Weise ebenso entwickelt, wie es spätere Denkschriften nur haben thun können, namentlich die seit 1867 von der Handelskammer Venedig höheren Ortes unterbreitete. Die auf Oesterreichischem Gebiet in Angriff zu nehmende Linie Trient-Primolano misst 64,3 km und die gesetzlich in Italien vorgesehene Strecke Primolano-Bassano 29,7 km, welche letztere mit einem Kostenaufwand von 7 412 500 L. herzustellen sein würde; ferner die bereits vorhandene Strecke Bassano-Campasampiero 29 km und die Abkürzungslinie von hier über Mestre nach Venedig 34 km. Der bisherige Weg zwischen Trient und Venedig über Ala würde von 210 km auf nur 157 km vermindert werden, d. h. um den vierten Theil. Die genannte abkürzende Verbindung mit Venedig würde der Provinz etwa 2 652 000 L. kosten, abgesehen von einer kilometrischen Beihilfe des Staates.

Dogliani-Monchiero. Der Obere Rath der öffentlichen Arbeiten hat bezüglich dieser 5,5 km langen Linie, welche der Gemeinde Dogliani (Cuneo) bereits durch Vertrag vom Mai 1885 konzessionirt wurde, Entscheidung dahin getroffen, dass statt der bewilligten staatlichen kilometrischen Beihilfe von je 1 000 L. auf 35 Jahre eine solche von je 3 000 L. auf 60 Jahre genehmigt wird.

Alessandria-Ovada. Die genannte Oberbehörde hat den vorliegenden neuen Entwurf dieser Linie genehmigt und für den Bau in Aussicht genommen; hiernach würde sich dessen Länge auf 34,5 km belaufen, durchweg das Orbathal verfolgt werden und der Kostenvoranschlag sich auf rund 5 182 500 L. belaufen.

Scordia-Caltagirone. Bezüglich der vorzeitigen und bereits für Juli in Aussicht zu nehmenden Eröffnung dieser Baulinie, für welche die Gemeinde Caltagirone nachdrücklich eingetreten ist, hat die Verwaltung des Sizilischen Netzes erklärt, dass sie gern diesem Wunsch Folge geben wolle, sofern die zugesagten kilometrischen Zuschüsse ebenfalls vor dem eigentlich vereinbarten Zeitpunkt zur Zahlung gelangten.

Lokalbahn Sant'Ellero-Vallombrosa. Ueber den Bau dieser Verbindung mit Florenz (von der Linie nach Pontassieve ausgehend) sind nach der „Nazione“ Verträge mit der Verwaltung des Adrianetzes abgeschlossen. Hiernach wären die Arbeiten von dem bisher diese Angelegenheit betreibenden Unternehmer bereits begonnen, welcher sich zur Betriebseröffnung im Anfang August verpflichtet hat und zu gleichem Zeitpunkt die Eröffnung des von ihm aufgeführten grossartigen Logirhauses in Vallombroso mit 200 Zimmern bewirken will.

Lokalbahn Cossato-Masserano. Seit Anfang des Baues der Linie Biella-Cossato-Valle Mosso durch die „Allgemeine Lokalbahngesellschaft in Brüssel“ bestand der dringende Wunsch einer Verbindung mit Masserano. Die Belgische Gesellschaft hat diesem Bedürfniss Rechnung getragen und wird die Zweiglinie Cossato-Masserano möglichst schnell bauen und zwar nach den Grundsätzen für Biella-Cossato-Valle Mosso.

Die Belastung des Staats durch Aufwendungen für Eisenbahnbauten. Aus den dem Parlament vorgelegten Uebersichten erhellt, in welchem Maasse durch Aufwendungen für Eisenbahnbauten der Italienische Staat belastet ist. Abgesehen davon, dass seit einigen Jahren für Bauzwecke mehr verausgabt werden musste, als im Vorwege in Aussicht zu nehmen war (z. B. 1889/90 um etwa 132, 1890/91 um 171 Millionen Lire), für die neueste Zeit indessen diese Beträge noch nicht genau festgestellt sind, mussten für das laufende Rechnungsjahr 1892/93 eingestellt werden: für Verzinsung und spätere Tilgung der Eisenbahnschuld mit Ausnahme der 3 % Obligationen 31 693 140 L. (wobei zu bemerken, dass nach 3 Jahren zur gleichen Summe fernere rund 2,5 Millionen Lire zur Tilgung stossen); Verzinsung der 3 % Bauobligationen ebenfalls 31 693 140 L., Zins für an Privatunternehmer verdungene Bauten 7 150 000 L.; kilometrische Beihilfe für Bauten der drei grossen Netze 7 720 000 L. — welcher Betrag im nächsten Jahre sich auf 12,5 und dann in fernerer Zunahme in 6 Jahren bis auf über 24 Millionen Lire steigert, und schliesslich an Staatsgarantie 12 573 700 L., zusammen rund 90 829 980 L. Das vor kurzem (Mitte Mai) veröffentlichte Gesetz vom 10/4. 92. weist hierzu im einzelnen an bereits zur Verfügung stehenden Mitteln rund 63 512 000 L. nach, sowie an neu auszuwerfenden fast 30 Millionen.

Zahnradbahn Lecco-Ballabio. Diese auch Valsassinabahn genannte Zahnradbahn, welche der Obere Rath der Oeffentlichen Arbeiten genehmigt hat, wird in einer Länge von 5 km erbaut, wovon nur 700 m in Krümmungen liegen, mit 450 m Höhenunterschied und sehr wechselnden Neigungen; die Linie wird die Bahnhöfe Lecco, Castello, S. Giovanni. Malavedo, Haltestelle Laorca und Bahnhof Ballabio erhalten. An Betriebsmaterial sind 3 Zugmaschinen von je 26 t Gewicht, 6 Personen- und 10 Güterwagen vorgesehen, mit dessen Einschluss die Kosten sich auf rund 1 400 000 L. stellen. Gegen den früheren zu Ende vorigen Sommers mitgetheilten Entwurf ist der jetzige einschneidenden Aenderungen unterzogen worden, und hat dieser nunmehr die höhere Genehmigung gefunden.

Geschäftsberichte Französischer Eisenbahnen für das Jahr 1891.

Südbahn (Midi).

Die Frage der Aufhebung der Kanalgelder auf dem Seitenkanal und dem Südkanal ist von neuem aufgeworfen worden und hat infolge der auf Wunsch des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit ihm angeknüpften Unterhandlungen zu einem aus dem Schoosse der Kammer hervorgegangenen Gesetzentwurf Veranlassung gegeben. Die besondere Lage der Südbahn ist durch Verträge geschaffen, die der Gesellschaft die Konzession für den Garonne-Seitenkanal zugleich mit derjenigen für die Eisenbahn gegeben und die das mit der Eigenthumsgesellschaft des Südkanals zur Vermeidung eines für den Staatsschatz erheblich ins Gewicht fallenden Wettbewerbs vereinbarte Pachtverhältniss genehmigt haben. Diese Lage ist häufig Gegenstand der Verhandlung der Kammern gewesen, zuletzt zur Zeit des Vertrages von 1883; die Regierung und die Kammern haben ihn indessen infolge der besonderen, ihn begründenden Umstände bisher aufrecht erhalten. Es ist anerkannt worden, dass der Wettbewerb der Kanäle und der Eisenbahn in der Gegend des Südens sich nicht unter den gleichen Grundbedingungen darstelle wie in anderen Gegenden Frankreichs, weil der Verkehr nicht genügend ist, um die beiden gleichlaufenden Verbindungswege zu beschäftigen und weil die Beförderung von Kohle und geringwerthigen, aber schwerwiegenden Stoffen dort verhältnissmässig wenig bedeutend ist.

Es war ausserdem festgestellt worden, dass die Gesellschaft infolge des Vertrages von 1883 die Kanalgelder auf den beiden Kanälen für Kohlen, Steine, Baumaterialien, Kalk- und Gipssteine, Erze usw. auf 1 Ctm., für Stalldünger auf 0,35 Cts. für das Tonnenkilometer herabgesetzt hat. Wenn diese Stoffe nicht in grösserer Menge befördert wurden, so hängt das also nicht, wie man behauptet hat, mit der Höhe der Tarife zusammen, da sich ja die Englische Kohle die bewilligte Ermässigung zu Nutze gemacht hat, sondern damit, dass die Kohlenwerke, Eisenhütten, Steinbrüche fern von den Kanälen liegen und kein Interesse daran haben, ihre Erzeugnisse, wenn sie sich einmal auf den Eisenbahnschienen befinden, auf ein anderes Beförderungsmittel übergehen zu lassen. Und dies hat wieder darin seinen Grund, dass der allgemeine Tarif auf der längs der Kanäle hinlaufenden Eisenbahn selbst nach Ausführung der letzten Umarbeitung niedriger ist als die allgemeinen Tarife der anderen Gesellschaften und dass die Sätze der Ausnahmetarife auf dem ganzen Netze besonders für schwerwiegende Rohstoffe noch niedriger sind. Es ist also die Folge einer ungenauen Würdigung der Thatsachen, wenn in der Begründung des der Kammer vorgelegten Gesetzentwurfs angeführt wird, dass die Höhe der Eisenbahntarife den Verkehr der Güter jeder Art, besonders aber von Kohle und Dünger hindert und dass die entsprechenden Tarife auf dem übrigen Französischen Bahnnetz unendlich niedriger sind. Bei den früheren Verhandlungen im gesetzgebenden Körper war dagegen festgestellt worden, dass die Nachtheile der Vereinigung von Eisenbahnen und Kanälen durch die oben angeführten Umstände und Thatsachen bedeutend abgeschwächt würden. Unter diesen Umständen hatten die öffentlichen Gewalten unter Wahrung der Zukunft den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachtet, um dem Staatsschatz die Nothwendigkeit zur Entschädigung der Gesellschaft aufzubürden, und zwar nicht nur für den Nachtheil, den ihr der Verlust des Reinertrages der Kanäle verursachen würde, sondern auch für den Einnahmeverlust, der ihr aus den nothwendigen ferneren Tarifermässigungen, um den Wettbewerb der vom Kanalgelde befreiten Kanäle zu begegnen, erwachsen würde. Denn unter diesen Bedingungen ist die Gesellschaft bereit, ihren Ansprüchen auf die Kanäle zu entsagen.

Infolge des Vertrages vom 16. Oktober 1890, betreffend frühere Ueberführung der Neubaulinien auf die allgemeine Betriebsrechnung hat sich das für die Betriebsrechnung verwaltete Netz um 329 km vermehrt. Für die Baurechnung werden demnach nur noch 40 km betrieben, die 1891 einen den Anlagekosten zuzuschlagenden Fehlbetrag von 54 914,34 Frcs. ergaben.

Das Lokalbahnnetz des Landesdepartements ergab einen Reinertrag von 147 586,80 Frcs., während die Verzinsung des auf sie verwendeten Anlagekapitals 409 141,29 Frcs. erfordert. Die Gesellschaft hat also nach dem Betriebsvertrage den Unterschied von 261 554.49 Frcs. vorzustrecken, ist aber andererseits ermächtigt, hierzu die ihrem Hauptnetze die durch die Lokalbahnen zugebrachten Einnahmen, die sich 1891 auf 661 116,15 Frcs. beliefen, zu verwenden; sie behält demnach noch 399 561,66 Frcs. zur Verfügung, die zur Deckung der früheren Vorschüsse, sowie zur Ansammlung von Rücklagen benutzt werden.

Auf ihrem Hauptnetz hatte die Gesellschaft nach Abzug der Steuer eine Einnahme von 90 964 592,66 Frcs., hiervon verzehrten die Betriebsausgaben 48 113 773.07 Frcs., so dass ein Ueberschuss von 42 850 819,59 Frcs. verblieb. Hierzu tritt auf Grund der Zinsengewähr ein Staatszuschuss von 14 134 467,06 Frcs., so dass sich ein Gesammtbetrag von 56 985 286,65 Frcs. ergibt. Davon dienen 44 485 286,65 Frcs. zur Bestreitung der Lasten und 12 500 000 Frcs. zur Vertheilung eines Gewinnes von je 50 Frcs. an den Antheilschein.

Ueber die Wohlfahrtseinrichtungen macht der Bericht sehr eingehende Mittheilungen: Die Ruhegehaltskasse sichert den angestellten Beamten und den Werkstättenarbeitern nach 25 Dienst- und 55 Altersjahren gegen einen Gehaltsabzug von 3 % ein Ruhegehalt in Höhe der Hälfte der durchschnittlichen Bezüge der letzten 6 Jahre. Nach Ueberschreitung dieser Dienst- und Altersgrenze erhöht sich das Ruhegehalt von Jahr zu Jahr bis zu $^2/_3$ der Bezüge; es ist zur Hälfte auf die Wittwe des verstorbenen Bediensteten und nach ihrem Tode auf die noch nicht 18 Jahre alten Waisen übertragbar. Ein der Dauer der Gehaltsabzüge entsprechendes früheres Ruhegehalt, vorausgesetzt, dass jene Dauer wenigstens 15 Jahre beträgt, wird gewährt an den Bediensteten, wenn er wegen vorzeitiger Körperschwäche seinen Dienst nicht fortsetzen kann, an die ebenfalls im Gesellschaftsdienste stehende Frau eines Beamten, wenn dieser stirbt oder in den Ruhestand versetzt wird, und an die Wittwen oder nach ihrem Tode an die noch nicht 18 Jahre alten Waisen der im Dienste gestorbenen Beamten und Arbeiter. Ausserdem kann ein vorzeitiges Ruhegehalt an einen Beamten gewährt werden, zu dessen Entlassung die Gesellschaft gezwungen ist, doch darf der Entlassungsgrund nicht in anhaltend schlechter Führung, Ungehorsam, Trunksucht oder Unredlichkeit bestehen. Endlich hat der ohne Ruhegehalt abgehende oder entlassene Bedienstete auf die unverkürzte Rückzahlung seiner Gehaltsabzüge Anspruch. Die Gesellschaft fügt den Gehaltsabzügen eine Beihilfe hinzu, die 1882 auf 6,3 % festgesetzt, 1887 auf 8,5 % erhöht und 1891 auf 15 % gebracht wurde. Seit dem letzten Jahre hat die Gesellschaft die Theilnahme an der Ruhegehaltskasse für die Arbeiter verbindlich gemacht, weil viele von ihnen bei der ihnen gelassenen Freiheit zu Beginn ihrer Laufbahn für die Zukunft wenig Sorge trugen. Zugleich hat die Gesellschaft trotz der ihr daraus erwachsenden bedeutenden Last die Arbeiter ermächtigt, zur Erlangung des Anspruchs auf Ruhegehalt die Gehaltsabzüge rückwirkend nachzuholen und ihnen während einer 5jährigen Frist monatliche Theilzahlungen gestattet; sie selbst wird die diesen Gehaltsabzügen entsprechende Beihilfe ebenfalls nachträglich leisten.

Ausser der Ruhegehaltskasse hat die Gesellschaft eine Vorsorgekasse (caisse de prévoyance) eingerichtet, die durch 2 % Gehaltsabzüge der Bediensteten, durch einen Beitrag der Gesellschaft in Höhe von 1,5 % der Bezüge und durch verschiedene Nebeneinnahmen gebildet wird. Sie ist bestimmt, den Beamten, Arbeitern und ihrer Familie unentgeltliche ärztliche Hilfe und Arznei zu gewähren, den Kranken die Hälfte ihres Gehalts oder Lohnes zu bezahlen, den Frauen Wochenbettentschädigungen zu bieten, für die Beerdigungskosten der Beamten und ihrer Familie zu sorgen, endlich den wegen vorzeitiger Körperschwäche zur Aufgabe des Dienstes verpflichteten Beamten, den Wittwen und Waisen Unterstützungen zu bewilligen. Diese Bestimmungen gelten übrigens nicht für diejenigen Beamten und Arbeiter, welche im Dienst verletzt wurden oder sich eine Krankheit zugezogen haben; diesen zahlt vielmehr die Gesellschaft aus eigenen Mitteln während der Krankheit die unverkürzten Bezüge, trägt die Beerdigungskosten und bewilligt der Frau und den Kindern Entschädigungen.

Zugleich hat die Gesellschaft zu Gunsten ihrer Angestellten Lebensmittel- und Kleiderniederlagen eingerichtet, aus denen sie ihnen zum Selbstkostenpreise Verbrauchs- und Bekleidungsgegenstände verkauft. In Bordeaux besteht eine Speiseanstalt, in der den Bediensteten Mahlzeiten zum Selbstkostenpreise geliefert werden. In Morcenx ist 1864 eine Elementarschule eingerichtet, die jährlich mehr als 200 Kinder von Bediensteten der Gesellschaft unterrichtet. Am Lyceum von Mont de Marsan sind 8 Freistellen und 16 halbe Freistellen für Beamtensöhne eingerichtet worden. Endlich werden Theuerungszulagen, Kleidergeldzuschüsse und Prämien für ausgezeichnete Thätigkeit und Pflichteifer bewilligt. Im ganzen stellen sich die mittel- oder unmittelbaren besonderen Aufwendungen der Gesellschaft für die Bediensteten auf 25 % ihrer Bezüge.

Die Betriebsverhältnisse der Algerischen Eisenbahnen.

Im Jahre 1891 griff der Abgeordnete Camille Pelletan in dem Namens des Haushaltungsausschusses erstatteten Berichte die Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft wegen der Geschäftsführung ihres Algerischen Netzes an. Der Betriebsdirektor jenes Netzes glaubte verschiedene Behauptungen des Ausschussberichtes nicht unwidersprochen lassen zu dürfen und erstattete seinerseits am 7. Juli 1891 dem Generalgouverneur von Algier einen (im „Journal des transports“ abgedruckten) Bericht, der die schwierigen und kostspieligen Betriebsverhältnisse der von ihm verwalteten Bahnen auseinander setzt. Da die Verhältnisse bei den anderen Algerischen Bahnen im wesentlichen dieselben sind wie bei den Linien der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, so lernen wir in diesem Berichte die Schwierigkeiten des Bahnbetriebes in Algerien überhaupt kennen und, da die Verhältnisse in Deutsch-Ostafrika nicht günstiger als in Algerien sein dürften, erhalten wir zugleich ein Bild der Hindernisse, mit denen seinerzeit auch die Deutschen Kolonialbahnen zu kämpfen haben werden.

1. Der Bahnunterhaltungsdienst.

Am kostspieligsten ist verhältnissmässig der Bahnunterhaltungsdienst. Wenn diese Thatsache sich nur bei einer Gesellschaft zeigte, könnte man meinen, dass dieser Dienst ungeschickten Händen anvertraut sei; da sie aber allgemein ist, so muss man einen anderen Grund suchen und dieser Grund ist nicht schwer zu finden.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die besten eichenen Querschwellen in Algerien nicht länger als 8 Jahre dauern und dass viele bereits unter der zerstörenden Einwirkung des Klimas bereits vom 6. Jahre ab verfaulen. In Frankreich beträgt die durchschnittliche Dauer wenigstens 15 Jahre; aber ausserdem, dass die Dauer der Schwellen in Algerien noch nicht die Hälfte

der Zeit wie in Frankreich beträgt, kosten in Algerien auch die Schwellen durchschnittlich 5,50 Frcs. gegen nur 4,80 Frcs. in Frankreich.

Der Einfluss des Klimas, der sich auf die Schwellen so stark fühlbar macht, wirkt zugleich, wenn auch in geringerem Maasse, auf die Schienen; diese sind während der starken Sommerhitze einer bedeutenden Molekülarinanspruchnahme ausgesetzt, die mit der Länge der Zeit ihre Widerstandsfähigkeit schwächt. Besonders die Eisenschienen (und mehr als drei Viertel der Strecken sind noch mit solchen ausgestattet) werden dadurch angegriffen, so dass sie nicht wie in Frankreich 80 000—100 000 Züge bis zu ihrer Abnutzung aushalten können, sondern nur 60 000—80 000 Züge. Da ausserdem die Schienen infolge der Schiffsfracht um 20 % theurer sind, so stellen sich die Kosten für Anschaffung und Ersatz um 50 % höher als in Frankreich.

Die Ausgabe an Arbeitslohn für das ständige und Hilfspersonal steht natürlich im Verhältniss zur Zahl der jährlich auszuwechselnden Schwellen und Schienen; da nun doppelt soviel Schwellen und ⅓ mehr Schienen ausgewechselt werden müssen, so ist es nicht wunderbar, dass der Arbeitslohn einen höheren Betrag als auf den Französischen Linien erreicht. Man muss noch in Betracht ziehen, dass man in Algerien nicht die gleiche Kraftanstrengung wie in Frankreich verlangen kann und dass die Handarbeit, mag sie von Europäern oder Eingeborenen geleistet werden, bei weitem nicht die gleiche Nutzwirkung erreicht. Die Mehrausgabe für Arbeitslohn ist daher auf wenigstens 30 % zu veranschlagen.

Fasst man alle diese Verhältnisse zusammen, so kommt man zu dem Schlusse, dass der Bahnunterhaltungsdienst in Algerien über 50 % mehr als in Frankreich kostet, selbst wenn alle anderen Bedingungen gleich sind. Verschiedene Ursachen der Mehrausgaben werden sich übrigens in Zukunft abschwächen; denn Versuche, die lange genug fortgesetzt wurden, um ihre Ergebnisse über jeden Zweifel zu erheben, haben die ausgezeichneten Dienste, welche die Stahlschwellen in diesem Lande leisten könnten, dargethan. Sobald diese Wahrheit festgestellt war, betrat man entschlossen diesen neuen Weg und nach Ablauf einiger Jahre werden die Holzschwellen verschwunden und etwas später auch die Eisenschienen durch Stahlschienen ersetzt sein. Die jährlichen Unterhaltungsausgaben werden sich dann denen in Frankreich nähern, sie jedoch niemals ganz erreichen.

Im vorstehenden ist im wesentlichen nur das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft berücksichtigt; bei mehreren Algerischen Gesellschaften kommen aber noch die sehr bedeutenden Nachbesserungs- und Befestigungsarbeiten hinzu. Der Boden fast der ganzen Tellgegend, in der beinahe sämmtliche Bahnen liegen, besteht aus Thon und Schiefer, von denen ersterer zu Rutschungen sehr geneigt, letzterer schneller Verwitterung ausgesetzt ist. Die schlechte Haltbarkeit dieser Bodenarten offenbart sich nicht immer schon beim Bau; daher kommt es, dass man noch ziemlich lange nach der Eröffnung zu kostspieligen Vollendungsarbeiten gezwungen ist. Die Linien der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft haben nicht unter diesem Uebelstande zu leiden, da sie schon alt und gleich anfangs so gebaut sind, dass man der Unbeständigkeit des Bodens Herr blieb.

2. Der Zugförderungsdienst.

An den Algerien eigenthümlichen und unvermeidlichen Mehrausgaben des Zugförderungsdienstes ist am meisten die schlechte Beschaffenheit des Kesselspeisewassers schuld. Es ist bekannt, einen wie grossen Einfluss die gute Beschaffenheit des Wassers, das geringe Verhältniss der in ihm enthaltenen Salztheilchen auf die Erhaltung der Maschinen ausübt; nun würde aber Wasser, das in Algerien zu den reinsten Wassersorten gerechnet wird, in Frankreich nur als mittelmässig angesehen werden. Das Wasser von Konstantine, das als bestes von ganz Algerien gilt, enthält 156 mg Rückstand, also fünfmal mehr als dasjenige des Mutterlandes, welches in der auf die Beschaffenheit gegründeten Klasseneintheilung denselben Rang einnimmt. Durchschnittlich wird auf dem Algerischen Netz der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft Wasser von einem Gehalt von 744 mg auf 1 l verdampft während auf dem Französischen Netze dieser Gesellschaft der durchschnittliche Gehalt nur 400 mg auf 1 l beträgt. Infolge dessen werden die Kessel, Feuerbüchsen, Siederohre schnell abgenutzt und die Maschinen müssen behufs Vornahme grosser Ausbesserungen fast doppelt so oft als in Frankreich der Werkstatt zugeführt werden.

Wenn die Maschinen durch das Speisewasser einer schnellen Abnutzung ausgesetzt sind, so leiden die Wagen nicht weniger durch das Klima, welches auf das Holz, den Anstrich, den Lack denselben zersetzenden Einfluss wie auf die Schwellen ausübt, so dass die Ausbesserungen gar nicht aufhören.

Der Arbeitslohn für alle diese Ausbesserungen ist im Verhältniss zur erzielten Nutzwirkung aus den schon angegebenen Gründen theurer als in Frankreich. Nimmt man hinzu, dass die Fracht die auszuwechselnden Stücke, die Rohstoffe, die Verbrauchsgegenstände um $^1/_{10}$ ihres Werthes vertheuert, so ist es erklärlich, dass die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel auf dem Algerischen Netze mit einer doppelt so grossen Summe als auf dem Heimathnetze in die Zugförderungskosten eintritt.

Ausser der Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel sind aber noch die Ausgaben für die eigentliche Zugförderung, also die Kosten für Kohle, sowie das Gehalt der Lokomotivführer und Heizer zu berücksichtigen. Die Gehaltsverhältnisse sind dieselben wie in Frankreich; dagegen schwankte der Kohlenpreis in Algerien in den letzten Jahren zwischen 27 und 31 Frcs., war also sicherlich um ein gutes Drittel höher als für die Französischen Netze. Im ganzen sind also die Zugförderungskosten (einschliesslich Unterhaltung der Betriebsmittel) fast um die Hälfte höher als in Frankreich.

Zu dem Umstande, dass in Algerien das Zugkilometer durchschnittlich fast um die Hälfte mehr kostet als in Frankreich, kommt in Algerien noch der fernere Nachtheil, dass ein Zug nicht so viel Tonnen befördern kann als in Frankreich; daraus folgt, dass, wenn man die Ausgaben der beiden Betriebe nicht mehr mit Rücksicht auf die Zugleistung (Zugkilometer), sondern mit Rücksicht auf die Verkehrseinheit (Gütertonne oder Person) vergleicht, ein doppelter Grund vorhanden ist, durch den sich die Ausgabe in Algerien höher stellt. Dieser fernere Nachtheil beruht in den ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen des Algerischen Netzes. Die Verhältnisszahl der Länge der waagerechten Strecken, der schwachen und der starken Steigungen zur Gesammtlänge ist allerdings auf dem Französischen und Algerischen Netz der Mittelmeergesellschaft ungefähr gleich; aber während auf dem Französischen Netz die Hälfte des Verkehrs nur Linien mit Höchststeigungen von 8 mm, und zwei Drittel desselben nur Linien mit Höchststeigungen von 10 mm auf 1 m benutzen, spielt sich dagegen auf der Eisenbahn Algier-Oran der stärkste Verkehr in der Nähe der beiden Endbahnhöfe ab, wo die stärksten und die längsten Steigungen vorkommen. Drei Viertel des Verkehrs dieser Bahn benutzen daher Strecken, wo sich Steigungen oder Gefälle von 10 bis 20 mm auf 1 m auf weite Entfernungen fortsetzen. Während daher auf dem Französischen Netz der Zug durchschnittlich aus 23,66 Fahrzeugen besteht, setzt er sich auf der Linie Algier-Oran durchschnittlich nur aus 15,53 Fahrzeugen zusammen. Auf der Linie Philippeville-Konstantine sind die Steigungsverhältnisse sogar so ungünstig, dass die mittlere Zusammensetzung der Züge nur noch 11,89 Fahrzeuge zeigt.

3. Der Betriebsdienst.

Der eigentliche Betriebsdienst (Stations- und Expeditionsdienst), bei dem fast nur Personalkosten in Betracht kommen, würde bei dem Umstande, dass die Beamten nach demselben Maassstabe wie in Frankreich bezahlt werden, zu Mehrausgaben keine Veranlassung geben, wenn nicht die ausserordentliche Verschiedenheit des Verkehrs von einer Jahreszeit zur anderen schwer auf dem Haushalt sämmtlicher Algerischen Bahnen lastete. Eine Gesellschaft, deren Verkehr sich vom Winter zum Sommer verdoppelt, wie auf der Linie Algier-Oran, oder versechsfacht, wie auf der Linie Philippeville-Konstantine, kann nicht ihren Beamtenstand nach Maassgabe des geringsten Verkehrs zusammensetzen und sich darauf beschränken, zur Zeit des Güterandranges Hilfsbeamten einzustellen; das Verhältniss des ständigen Personals zu dem natürlich viel ungeschickteren und unsicheren Aushilfspersonal würde zu gering sein. Die Algerischen Bahnen müssen daher während der stillen Zeit einen höheren Beamtenstand halten als sie brauchen, damit seine Anzahl während der entgegengesetzten Jahreszeit nicht gar zu gering ist. Diese Nothwendigkeit ist um so gebieterischer, als der Sommer, in den der starke Verkehr fällt, zugleich die Zeit der Krankheiten ist. Da die Beamten jeden Grades gerade zu einer Zeit, wo die Anstrengung am schwersten fällt, zur grössten Kraftanstrengung gezwungen sind, da sie im glühenden Sonnenbrande oder in der Gluthhitze des Sirocco Wagen schieben, Säcke aufladen, Verschubsbewegungen leiten müssen, so haben sie arg unter dem Fieber zu leiden. Man muss für die Kranken Ersatz haben und dadurch entsteht ein fernerer Beweggrund, einen stärkeren Beamtenstand als auf ähnlichen Linien in Frankreich ständig zu unterhalten. Diese Einflüsse der Witterung zwingen auch zu ärztlichen und menschenfreundlichen Ausgaben, die in Frankreich nicht in gleichem Maasse vorkommen. Die gesammten Opfer an Arznei, Krankenhausverpflegung, Badeaufenthalt, Krankengeld (volles oder halbes Gehalt), Waisenversorgung, Unterstützung, Bezügen der Aerzte, Erstattung der Ueberfuhrgebühren für die Beamtenfamilien nach Frankreich (alle 2 Jahre) usw. beliefen sich 1890 auf 239 433

Francs oder 12,77 % der Summe sämmtlicher Gehälter, während auf dem Französischen Netze der Gesellschaft derartige Ausgaben nur 3,80 % der Summe der Gehälter ausmachen.

Diese zahlreichen Umstände (zerstörende Einwirkung des Klimas auf Menschen und Sachen, schlechte Beschaffenheit des Wassers, ungünstige Steigungsverhältnisse, hoher Kohlenpreis, Schiffsfracht, Veränderlichkeit des Verkehrs) müssen nothwendig den Betrieb der Algerischen Linien theurer machen als einen unter ähnlichen Verkehrsbedingungen stattfindenden Betrieb in Europa. Will man die Erhöhung der Gesammtbetriebsausgaben zahlenmässig berechnen, so hat man zunächst davon auszugehen, dass in Frankreich die Bahnerhaltung 18 %, die Zugförderung 37 % und der eigentliche Betrieb 45 % der gesammten Betriebsausgaben ausmachen. Zieht man nun in Betracht, dass in Algerien sich die Ausgaben für die Bahnerhaltung um 50 %, für die Zugförderung an und für sich um 45 % und infolge der ungünstigen Steigungsverhältnisse um fernere 55 %, endlich für den eigentlichen Betrieb um 25 % (schätzungsweise) erhöhen, so ergibt sich, dass sich die gesammten Betriebsausgaben in Algerien um $(18 \times 50 + 37 \times [45 + 55] + 45 \times 25) : 100 = 57{,}25$ % höher stellen als in Frankreich.

Die gleichen Verhältnisse finden sich nicht nur bei dem Netze der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft, sondern auch bei allen übrigen Algerischen Gesellschaften, da deren Steigungsverhältnisse ebenso ungünstig oder noch ungünstiger sind wie bei der Mittelmeergesellschaft. Diese Umstände sind gewissermaassen auch dadurch anerkannt, dass die im Bedingnissheft der Algerischen Bahnen vorgesehenen gesetzlichen Tarife um 50 % höher sind als die im Bedingnissheft der Französischen Gesellschaften vorgesehenen gleichen Tarife. Der Verfasser des ersten Konzessionsvertrages und Bedingnissheftes, welche den späteren als Muster gedient haben, hat also schon damals die höheren Betriebsausgaben vorausgesehen — eine Annahme, die sich nach 30 Betriebsjahren vollauf bestätigt findet. Kr.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung auf der normalspurigen Sekundärbahn von Schönberg nach Hirschberg a. d. Saale. Am 1. Juli d. J. wird die von der Leipzig-Hofer Staatseisenbahnlinie abzweigende normalspurige Bahnstrecke Schönberg-Hirschberg a. d. Saale (20,14 km) dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom Jahre 1878 sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements.

Die Linie Schönberg-Hirschberg a. d. Saale enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Schönberg, die Haltestellen Unterkoskau, Tanna und Göttengrün für Personen- und beschränkten Güterverkehr und den Endbahnhof Hirschberg a. d. Saale.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt werden.

Für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelten die normalen Frachtsätze. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem bei allen Stationen zu erlangenden Nachtrage XII zum Kilometerzeiger der Sächsischen Staatseisenbahnen enthalten.

Dresden, am 22. Juni 1892. (1230)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. werden eröffnet:

1. an der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hagen unterstellten Bahnstrecke Brügge - Meinerzhagen die Stationen Volme, Kierspe und Meinerzhagen und die bisher für beschränkten Güterverkehr eröffnete Station Oberbrügge für den Gesammtverkehr;
2. die an der Bahnstrecke Altenhundem - Fredeburg gelegene Güter-Ladestelle Lenne für den Güter- und Viehverkehr.

Für die neue Bahnstrecke hat die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 Gültigkeit.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab kommen die für die neuen Stationen im Nachtrag VI zum Staatsbahn-Personengeldtarif bezw. im Nachtrag IV und V zum Lokal-Gütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk und in direkten Gütertarifen enthaltenen Tarifsätze bezw. Entfernungen in Anwendung. Soweit in den Tarifen mit der Preuss. Staats- und der Oldenburgischen Bahn Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Oberbrügge, Volme, Kierspe und Meinerzhagen noch nicht vorgesehen sind, werden solche bei der Betriebseröffnung eingeführt. Ebenso werden direkte Frachtsätze eingeführt zwischen Station Lenne und Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Im übrigen werden für Sendungen von und nach Station Lenne, welche in Ermangelung direkter Frachtsätze umexpedirt werden müssen, Durchgangs-Frachtsätze nach und von Station Altenhundem eingeführt.

Elberfeld, den 23. Juni 1892. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Infolge Hochwassers wurde der Gesammtverkehr auf der Lokalbahn Almás-Füzitö Esztergom, am 13. Juni l. J. für voraussichtlich 7 Tage eingestellt.

Budapest, am 17. Juni 1892. (1232)
Die Direktion
der Kgl. Ung. Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten im Ausnahmetarif für Steinsalz von den Stationen Baalberge, Bernburg und Stassfurt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg sowie Erfurt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach den Stationen Aachen, Stolberg und Würselen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) neue, ermässigte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei den Güterabfertigungsstellen genannter Stationen zu erfahren.

Köln, den 29. Juni 1892. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Schermeisel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin mit den Sätzen des Spezialtarifs III in den Deutsch-Belgischen Gütertarif aufgenommen.

Die betreffenden Anstossbeträge betragen:

		für 1000 kg
Schermeisel-Soest	589 km	16,05 Frcs.
„ -Löhne	494 „	13,46 „

Köln, den 27. Juni 1892. (1234)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badischen Gütertarif ist mit Wirkung vom 1. Juli l. J. der 4. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält in der Hauptsache theilweise geänderte Entfernungen für die Stationen der Strecken Riehen-Schopfheim-Brennet (Wehrathal) einschliesslich, Fahrnau-Zell i. Wiesenthal einschliesslich, sowie für die Stationen Waldkirch und Weil b. Lörrach, womit durchgehend Frachtermässigungen verbunden sind.

Der Nachtrag kann durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Juni 1892. (1235)
Generaldirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. finden die im Nachbarverkehr mit der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg von unseren Stationen nach Station Marienburg K. O. bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kartoffeln auch im Verkehr nach der diesseitigen Station Marienburg Anwendung.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Die Direktion (1236J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 1. Juli d. J. kommen nachgenannte Drucksachen des **Deutsch-Französischen Verbandes (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen)** zur Einführung:

a) 5. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil II a (Deutsche Schnitttaxen); dasselbe enthält Berichtigungen der Seiten 5 und 6 des Haupttarifs und Frachtsätze für Düngemittel im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Bahnen (gratis),
b) Nachtrag III zu Heft 14 des Theil II a (Frachtsätze für die Elsass-Lothring. Bahnen), enthaltend Berichtigung der Seiten 5 und 6 des Haupttarifs (gratis),
c) Nachtrag V zu Theil II b (Preis 0,25 ℳ) und
d) Nachtrag II zu dem Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn (gratis).

Die beiden letztgenannten Nachträge enthalten ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für das Gebiet der Französischen Ostbahn.

Die Drucksachen können von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und das Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg i/E.

Strassburg, den 22. Juni 1892. (1237)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Frankfurt a/M.-, Magdeburg - Erfurt und Gemeinschaftlicher östlicher Viehtarif für die Bezirke Berlin-, Breslau-, Bromberg-Erfurt. Vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Stationen der Werra - Eisenbahn Meeder und Rodach in die Güter- und Viehtarife für oben bezeichnete Verkehre einbezogen.

Näheres ist durch die Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 25. Juni 1892. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausschluss des Artikels „Gaskoks" von den für die Lokalverkehre der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhn.) und Köln (rechtsrhn.) und den Rheinischen Nachbarverkehr bestehenden Stations-Ausnahmetarifen B für Steinkohlen, Koks usw. Vom 1. Oktober d. J. ab werden Gaskokssendungen in Ladungen von mindestens 10 t von der Verfrachtung nach den Sätzen der obenbezeichneten Tarife ausgeschlossen und auf die Abfertigung nach dem in den betreffenden Gütertarifen enthaltenen Kilometer-Ausnahmetarif B für Steinkohlen usw. beschränkt.

Köln, den 24. Juni 1892. (1239)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach den Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif vom 1. April 1891 in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs in allen seinen Abschnitten enthält.

Von besonderer Bedeutung sind die Aenderungen infolge des vom Monat Juli d. J. ab zur Durchführung gelangenden veränderten Betriebsdienstes der Deutschen Levantelinie. Dieselbe läuft nach Vermehrung ihrer Dampfer in 2 Linien an:

I. die Häfen Piräus, Syra, Smyrna, Konstantinopel, Galatz/Braila (im Sommer), Küstendje (im Winter), abwechselnd Burgas und Varna, regelmässig 14tägig.
II. die Häfen Alexandrien, Salonik und Dedeagatsch regelmässig ungefähr 3wöchentlich.

Durch die neue Fahrordnung tritt fast nach sämmtlichen Häfen eine Vermehrung der Expeditionen und eine Verkürzung der Reisedauer der Dampfer ein.

Der Hafen von Alexandrien ist als Anlaufehafen neu hinzugetreten und wird als Verbandshafen in den Tarif aufgenommen. Sendungen dorthin werden zu den gleichen Frachtsätzen wie nach den übrigen Verbandshäfen abgefertigt, wodurch gegen die bisherige indirekte Abfertigung (Umladung in Piräus) eine Frachtermässigung von 1,50 ℳ für 100 kg eintritt.

Durch Umladung in Alexandrien statt wie bisher in Smyrna erreichen die nach Syrischen Häfen (Alexandrette, Beyruth, Jaffa usw.) bestimmten Güter diese Häfen schneller und zu niedrigeren Frachten als bisher.

Steine (bearbeitete und unbearbeitete), sowie Schiefer sind in die niedrigste Wagenladungsklasse (5) des Tarifs aufgenommen und eine Reihe neuer Verbandstationen in den Tarif einbezogen.

Einzelne neu eintretende, mit Frachterhöhungen verbundene Aenderungen, treten erst am 12. August d. J. in Kraft.

Der Tarifnachtrag wird — soweit der Vorrath reicht — unentgeltlich von den Verbandstationen und der Deutschen Levantelinie abgegeben.

Der Dampferfahrplan ist auf den Verbandstationen ausgehängt.

Altona, den 24. Juni 1892. (1240)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. In den Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen Güterverkehr werden am 1. Juli d. J. die Stationen Kierspe, Meinerzhagen und Volme mit direkten Frachtsätzen aufgenommen, sowie Sätze für Eilstückgut für die Station Oberbrügge eingeführt.

Elberfeld, den 23. Juni 1892. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Georgs-Marienhütten-Eisenbahn, den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staats- und Birten, Goch, Hassum, Pr. Uedem und Xanten der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1891 wird am 1. Juli d. J. der Nachtrag II zur Ausgabe gelangen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen sowie Entfernungen und Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren. (1242B)

Oldenburg, den 21. Juni 1892.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1892 gelangt zum **Staatsbahngütertarif Bromberg - Magdeburg** vom 1. August 1889 der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften.
2. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
3. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station des Direktionsbezirks Bromberg: Collaten und für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg: Angern, Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Lübbow, Münchehof und Watenstedt.
4. Ausnahmetarif 3 A für Getreide, Mühlenfabrikate und Kleie.
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
6. Berichtigungen und Ergänzungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 17. Juni 1892. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verbandsverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher — soweit der Vorrath nicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben ist, enthält Aenderungen und Ergänzungen der „Besonderen Tarifvorschriften", des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger direkte Kilometerentfernungen für die neu in den Verband einbezogenen Stationen Breddin, Dahler-Osterby, Hoyer, Mögeltondern und Wilhelmsburg des Direktionsbezirks Altona, ferner Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und einzelne Berichtigungen.

Soweit durch die Berichtigungen Frachterhöhungen der bisherigen Sätze eintreten, behalten letztere noch bis zum 14. August d. J. Gültigkeit.

Altona, den 23. Juni 1892. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Juli d. J. treten in dem oben bezeichneten Verkehre für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen von Oberschlesischen Hüttenstationen nach den Stationen Brandenburg, Burg bei Magdeburg, Gardelegen, Güsen und Salzwedel des Direktionsbezirks Magdeburg ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber deren Höhe ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Magdeburg, den 24. Juni 1892. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Unserer Bekanntmachung vom 27. Mai tragen wir hiermit nach, dass die Kursdifferenzen des Ausnahmetarifs 3 a für Getreide etc. ab 1. Juli d. J. in doppeltem Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Meiningen, den 21. Juni 1892. (1246)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird der Ausnahmetarif 10 für die Beförderung von Bier (in Kisten und Fässern) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf die Station Bamberg ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Juni 1892. (1247)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalverkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen. Am 1. Juli d. J. erscheint Nachtrag XV zum Gütertarife für obengenannten Verkehr.

Derselbe enthält u. a. neue Entfernungen für die Stationen Grosswalbur, Meeder, Rodach, Schweighof und Wiesenfeld der Werra-Eisenbahn, abgeänderte Entfernungen für die Stationen Mahlow und Marienfelde des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Einzelne erhöhte Entfernungen bei Mahlow und Marienfelde treten erst am 1. Oktober d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den Abfertigungsstellen zu erhalten.

Erfurt, den 23. Juni 1892. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen Frachtsätze für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh zwischen der Station Neustadt a. d. W.-N. der Bayerischen Staatseisenbahnen und einzelnen im Tarife vom 1. Juni 1885 für den Bayerisch-Sächsischen Viehverkehr aufgenommenen Sächsischen Stationen zur Einführung.

Diese Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.
Dresden, am 22. Juni 1892. (1249)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Bestimmung auf Seite 45 unter D des vom 3/11. 90 gültigen Lokaltarifs für die Beförderung von Personen etc. und Gütern auf der schmalspurigen Eisenbahn von Colmar nach Markolsheim wird dahin geändert, dass vom 1. Juli d. J. zwischen Colmar und dem Kanalhafen eine Ueberführungsgebühr von 0,40 ℳ für die Tonne erhoben wird. Soweit dadurch bei Wagen mit mehr 10 000 kg Ladegewicht eine Frachterhöhung eintritt, wird bis zum 15. August d. J. als Höchstbetrag die bisherige Gebühr von 4,85 ℳ für den Wagen erhoben.
Strassburg, den 22. Juni 1892. (1250)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Ungarischer Verband. Vom 1. Juli d. J. ab gelten die in den Tarifheften 2, 3 und 5 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b der Station Budapest-Westbahnhof auch für die in der Station Waitzen (Vácz) zur Aufgabe kommenden Kleiesendungen, desgleichen die Frachtsätze der Station Temesvár-Józefstadt loco auch für Kleiesendungen ab Hatzfeld (Zsombolya) unter den für die Beförderung von Gütern des Ausnahmetarifs 5 b gültigen Tarifbestimmungen.
Dresden, am 23. Juni 1892. (1251)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag XVI zum Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält:
Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, der Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Haltestellen, neue Entfernungen für die Stationen Angern, Bornum, Dettum, Gielde, Hedeper, Ildehausen, Lübbow und Watenstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Meeder und Rodach der Werra-Eisenbahn; Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife und Berichtigungen.
Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst die Nachträge zu haben sind.
Erfurt, den 24. Juni 1892. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

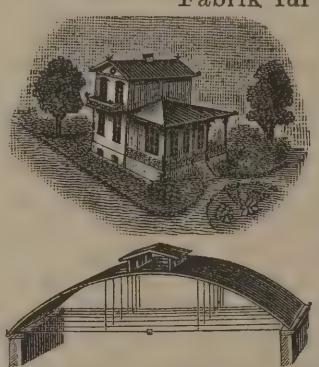
Königl. Württembergische Staatseisenbahnen. Lieferung von flusseisernen Querschwellen. Die unterzeichnete Stelle hat die Lieferung von 150 000 Stück flusseisernen Querschwellen in 6 Loosen zu vergeben, wovon das I. und II. mit je 30 000 St. bis 1. Januar 1893, das III. und IV. mit je 20 000 St. bis 1. April 1893, das V. und VI. mit je 25 000 St. bis 1. April 1894 frei Bahnwagen Heilbronn abgeliefert werden sollen. Die Bedingungen und Zeichnungen liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion auf und werden von demselben auf Verlangen an die Werke abgegeben.
Die Angebote auf die Lieferung sind spätestens bis
Donnerstag, den 7. Juli d. J.,
Mittags 12 Uhr,
verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenschwellenlieferung" versehen, beim diesseitigen Centralbüreau einzureichen.
An demselben Tag Nachmittags 4 Uhr findet die Eröffnung der Angebote statt.
Stuttgart, den 20. Juni 1892. (1253)
Königliche Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 3 000 kg 4 mm starkem verzinktem Eisendraht zu Telegraphenleitung soll vergeben werden. Offerten beliebe man bis zum 8. Juli an die unterzeichnete Dienststelle einzusenden, woselbst die Lieferungsbedingungen auch eingesehen werden können.
Giessen, am 25. Juni 1892. (1254)
Die Grossh. Magazinsverwaltung.

Taschen-Plombirzangen von Gussstahl für Bremsenverschlüsse,
das Beste, was für diesen Zweck existirt, empfiehlt die
Gandenberger'sche Maschinenfabrik Georg Goebel in Darmstadt.
Specialität: Fahrkartenmaschinen und Apparate.

Koninkryk der Nederlanden.
Ministerie van Oorlog.
Openbare Aanbesteding.
De Luitenant-Kolonel Eerstaanwezend Ingenieur te **Amsterdam** zal, onder nadere goedkeuring van den Minister van Oorlog, in het openbaar aanbesteden:
Het leveren van ongeveer **400,000** K. G. buiten dienst gestelde of gebruikte Spoorstaven, zoogenaamde **Rails de Remploi.** (Materieel der Genie voor het in staat van verdediging brengen van Werken), onder beheer der Genie te **Amsterdam.**
Deze aanbesteding zal geschieden by **enkele inschryving,** op **Dinsdag den 19 Juli 1892,** des voormiddags ten 10 uur, op het Bureel der Genie te **Amsterdam** (Plantage-Lynbaansgracht No. 1), alwaar van af den **29 Juni** het Bestek ter lezing zal liggen.
Gedrukte Bestekken en **gezegelde inschryvingsbiljetten** zullen, van af laatstgenoemdem dag, voorwaardelyk verkrygbaar zyn op het Bureel der Genie te **Amsterdam.**
Inlichtingen kunnen worden verkregen op gezegd Bureel.
De inschryvingsbiljetten moeten **uiterlyk op 18 Juli 1892,** des namiddags ten 3 uur, vrachtvry bezorgd zyn op vermeld Bureel der Genie te **Amsterdam,** alwaar een bus geplaatst zal zyn tot verzameling van die biljetten.

Berliner Bauanstalt für Eisenkonstruktionen,
Fabrik für Trägerwellblech und Rolljalousieen



E. de la Sauce & Kloss,
Berlin N., Usedomstrasse 8,
Telegr.-Adr.: Saucekloss. — Teleph.-Amt III No. 1203 u. 674
Eiserne Baukonstruktionen für **Hochbau, ganze Eisenbauwerke** (aus Wellblech und Doppelwandblech), **Brücken, Decken, Treppen, Balkons, Thüren, Fenster** etc. Ferner **Reservoire, Blech-** u. **Gitter-Maste** für Signale und elektrische Beleuchtung.
Lager von I Trägern, Schienen, Bauguss.
Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Technikum Hildburghausen. Getrennte Fachschulen für ● Maschinentechniker etc. ● Baugewerk & Bahnmeister ect.
Hon. 75 Mk. Vorunterr. frei. Der Herzogl. Dir. Rathke.

GRUSONWERK
Magdeburg-Buckau
empfiehlt von seinen Fabrikations-Specialitäten für **Haupt- und Neben-Eisenbahnen, Strassenbahnen, Gruben-** und **Fabrikbahnen:**
Hartguss-Herz- u. Kreuzungsstücke. Hartguss-Herzstücke mit ununterbrochener Schiene des Hauptgeleises (patentirt).
Hartgussweichen und Weichen mit Stahlzungen in jeglicher Construction für die verschiedensten und neuesten **Strassenbahn-Schienensysteme** nach verschiedenen zahlreichen Modellen. — **Hartgussräder** nach fast 700 Modellen, **fertige Achsen** mit Rädern u. Lagern. — **Hartguss-Bremsklötze, Signalglocken, Perronglocken** usw.
Ferner: **Krahne jeder Art** mit Hand-, Dampf- und hydraul. Betrieb, **vollständige hydraulische Krahnanlagen, hydraulische Spills, selbstthätige Kipp-Vorrichtungen** (System Rohde & Schmitz) usw.
Ausführliche Kataloge unentgeltlich und postfrei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Landgrafenstrasse 16). — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Made in Italy

06-13 BIG

B 082919 991365

www.colibrisystem.com

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151884